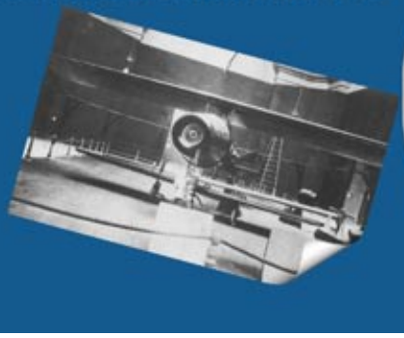
CER SENIN

Nr. 5 (112) ◆ 2010 Revista Forţelor Aeriene Române
www.roaf.ro/r www.roaf.ro

De la Escadrila Albă, la Serviciul Medical Militar de Urgenţă

PAG. 12-13

1910 – 2010
CENTENARUL GENIULUI AERONAUTIC ROMÂNESC



PER ASPERA AD ASTRA

Revistă editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte

general-maior
VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Membri

general de flotilă aeriană
dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

general de brigadă
Haralambie OPREA
e-mail: hopreaAroaf.ro

general de flotilă aeriană
dr. Victor Strîmbeanu
e-mail: vstrimbeanu@roaf.ro

Redacţia

Redactor şef:
căpitan MIRCEA BARAC
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
locotenent LAURA COZLOV;
plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Procesare texte:
LEANA TUDORAN

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU;
ADRIAN SULTĂNOIU

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU

Coperta I – Exerciţiu de evacuare aero-medicală.

Coperta IV – Zbor

Traducere texte: locotenent Laura Cozlov

SUMAR

Tuzla – FINAL DE ANCHETĂ – pag. 6

LOCUINŢE ANL PENTRU TINERII MILITARI – pag. 7

EOD-işti ROMÂNI ÎN AFGANISTAN – pag. 8

DE LA ESCADRILA ALBĂ, LA SERVICIUL MEDICAL MILITAR DE URGENŢĂ – pag. 12-13

CROSS LANDING 2010 – pag. 14

COMBINED ENDEAVOR 2010 – pag. 15

ROMÂNII DE LA PAPA – pag. 17

RADARUL GAP FILLER (TPS-79R) ÎN ACTUALITATEA FORŢELOR AERIENE – pag. 18-19

TABĂRA DE CĂLIRE A STUDENŢILOR ACADEMIEI FORŢELOR AERIENE – pag. 20-21

CENTRUL NERVOS AL RELAŢIILOR INTERNAŢIONALE DIN ARMATA ROMÂNIEI – pag. 22-24

15 ANI CU MiG-21 LanceR – pag. 25-27

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – pag. 32-33

SPECTACOLE AERIENE – pag. 34-35

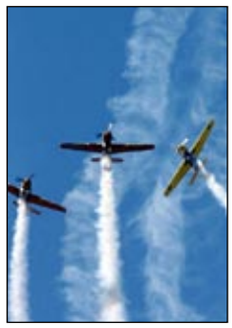
SCUTUL ANTIRACHETĂ – pag. 36-37

DARK SKY 2010– pag. 38-39

STĂPÂNII TRAIECTORIILOR DIN CETATEA BĂNIEI – pag. 44-45

UNEORI, PREŢUL UNUI VIS ESTE SACRIFICIUL SUPREM – pag. 46-47

MOZAIC – pag. 50



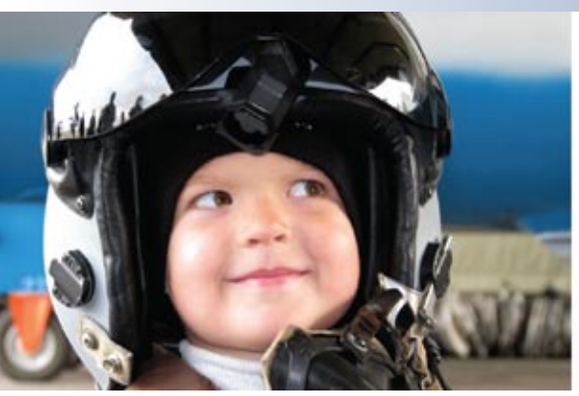
COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză
nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/232.63.27;
021232.21.83 int. 104,110
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 916.10;
C 3146.18

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 5006/2010

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei



25 octombrie – Ziua Armatei României

ZIUA CEA MARE ŞI SFÂNTĂ

General de flotilă aeriană (r) PETRE BÂNĂ

25 octombrie a rămas, totuşi, înscrisă în calendarele neamului românesc drept Ziua Armatei, oricât au încercat şi s-au străduit unii, din varii motive, s-o îngroape în negura uitării. Cum multe date istorice au fost înecate de volburi murdare stârnite de inşi veleitari.

După ce, cu aproape o jumătate de veac în urmă, am scăpat de o dată impusă, sau acceptată slugarnic, 2 octombrie, ca zi a oştirii române, care nu o reprezenta. Pe motiv că 25 octombrie 1944 n-ar fi însemnat eliberarea întregului teritoriu strămoşesc de sub ocupaţia străină, dar şi din hatârul de a schimba, de dragul schimbării, s-a emis ipoteza alegerii unei alte zile. S-au cerut propuneri. La câteva din ele merita să zăboveşti, să te apleci cu atenţie, cu respect, legate de realizări ale domnitorului Alexandru Ioan Cuza în domeniul militar, de data unor mari bătălii câştigate de Armata Română, de alte evenimente cruciale din istoria armatei. Altele însă eşuau în insignifiant, în derizoriu chiar. Fiecare îşi dădea cu părerea, ca într-o democraţie de început a ultimului deceniu al secolului trecut.

Cea mai vioaie dintre ele, cu mare iz patriotard, suna cam aşa: oricare zi din calendar poate fi aleasă pentru aniversarea Armatei, întrucât n-a fost zi, de-a lungul celor peste două milenii, într-un an sau altul, în care să nu ne fi bătut cu cineva.

Raţiunea şi bunul simţ au triumfat, în cele din urmă, şi 25 octombrie a rămas la locul său. Printre argumentele aduse, – cel mai important fiind acela că n-a fost o zi dependentă de comunişti – unul era de nuanţă monarhică. Pe 25 octombrie era ziua de naştere a regelui Mihai şi oştirea română, al cărei cap încă mai era atunci, prin iscusiţii ei comandanţi, dorind să-i transmită acel frumos dar – eliberarea completă a nord-vestului României – a întârziat atacul decisiv asupra localităţilor Carei şi Satu Mare, până în zorii zilei de 25 octombrie. Uite că şi aşa se mai scrie istoria...

Adevărul este însă indubitabil. Într-un iureş nestăvilit, marile unităţi române, alături de cele sovietice – aşa cum se menţionează într-o lucrare de referinţă despre acel eveniment, scrisă de cei mai în măsură s-o facă, veteranii de război care au luptat atunci acolo – au înfrânt împotrivirea inamicului, au dărâmat bornele de la hotarul impus de Germania nazistă şi Ungaria horthystă şi au ajuns la graniţa de nord-vest a ţării. A fost deci, ZIUA ARMATEI ROMÂNE, de încununare a eforturilor şi sacrificiilor ei într-un război în care a fost împinsă, ziua în care drapelul tricolor flutura din nou peste plaiurile eliberate.

În inima militarilor de toate gradele – notează martorii oculari ai acelor vremuri –, ofiţeri şi soldaţi combatanţi de atunci, veteranii de azi – s-a înălţat imnul sfânt al supremei satisfacţii pentru împlinirea datoriei ostăşeşti, iar pe mormintele camarazilor căzuţi în luptă au picurat lacrimi de durere şi recunoştinţă.

„Animaţi de dragostea faţă de glia străbună – consemnează documentele vremii – infanteriştii, vânătorii de munte, tanchiştii, cavaleriştii, artileriştii, geniştii, transmisioniştii, aviatorii, marinarii, precum şi ostaşii din formaţiunile de servicii au săvârşit măreţe fapte de arme, îmbogăţind tradiţiile armatei şi ale poporului român. Pildele lor de curaj şi sacrificiu vor constitui totdeauna temeiuri de îndemn şi curaj pentru urmaşi, dar şi avertismente pentru potenţialii vrăjmaşi". Pentru ca nimic să nu mai fie cedat din pământul sfânt al ţării fără luptă.

Revenirea Ardealului de Nord la patria mamă a impus sacrificii enorme. Atunci s-a săvârşit un fapt de o tulburătoare semnificaţie patriotică. La ultimele lupte de pe teritoriul românesc, de la Carei şi Satu Mare, au participat mari unităţi şi unităţi din toate ţinuturile ţării. Moldoveni, munteni, olteni, dobrogeni, transilvăneni, bănăţeni, au acţionat laolaltă pentru a izgoni inamicul din ţară. Ca o expresie a unităţii aspiraţiilor naţionale ale poporului român şi a responsabilităţii unanime pentru destinele patriei străbune.

În acele mari încleştări, un rol important în obţinerea victoriilor l-a avut şi Corpul Aerian Român, comandat de generalul de flotilă aeriană Emanoil Ionescu. Deşi vremea era rea, cu plafon scăzut şi ploi îndelungate, care făceau zborurile din ce în ce mai dificile şi aerodromurile impracticabile, aviatorii militari au acţionat cu mult curaj, neprecetând, atunci când a fost cazul, să lupte şi cu mijloace terestre împotriva inamicului cotropitor.

Jertfele lor n-au fost şi nu vor fi nicicând uitate.

A doua zi, pe 26 octombrie 1944, Corpul Aerian Român începea acţiunile de luptă în Ungaria.

Aniversarea Zilei Armatei ne duce cu gândurile pline de recunoştinţă nu numai la eroii acelor momente, ci la toţi ostaşii români, din toate timpurile, care s-au jertfit pentru ţară, deopotrivă la cei de azi, aflaţi la datorie, sub drapelele de luptă, în ţară ori în misiuni internaţionale şi de menţinere a păcii. Ca semn al înaltei meniri a Armatei Române.

FOTOREPORTAJ

PROMOŢIA "H

ENRI COANDĂ"
139
SCOALA DE APLICATIE A FORTELOR
UREL VLAICU

TUZLA

FINAL DE ANCHETĂ

Ministrul Gabriel OPREA a semnat ordinele de înaintare în grad a militarilor decedaţi şi răniţi în accidentul aviatic de la Tuzla

Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casaţie şi Justiţie a comunicat Ministerului Apărării Naţionale că a dispus, la data de 15 septembrie a.c., prin rezoluţie, neînceperea urmăririi penale cu privire la moartea violentă a 12 militari din Forţele Aeriene şi Forţele Navale, decedaţi în urma catastrofei aviatice de la Tuzla. Aceeaşi soluţie a fost dispusă şi în ceea ce priveşte vătămarea corporală gravă a maistrului militar Marius Nazare şi vătămarea corporală a căpitanului Daniel Bălşanu, precum şi în cazul distrugerii totale a aeronavei aparţinând Ministerului Apărării Naţionale. Din probele administrate în cursul urmăririi penale a rezultat faptul că accidentul aviatic din data de 5 iulie 2010, când un avion militar de tipul AN-2 s-a prăbuşit pe Aerodromul Tuzla, judeţul Constanţa, s-a produs din cauza unor defecţiuni tehnice (cedări de material), defecţiuni care nu puteau fi prevăzute.

Ministrul apărării naţionale, Gabriel OPREA, a semnat luni, 20 septembrie, ordinele de înaintare în grad a militarilor decedaţi în catastrofa aviatică de la Tuzla, care, pe data de 5 iulie, şi-au sacrificat viaţa în timpul executării unei misiuni de instruire la bordul unei aeronave militare, astfel:

– la gradul de aspirant post-mortem: soldatul Cosmin FLORESCU, fruntaşul Marius Cătălin CHIOVEANU, fruntaşul Cosmin FURTUNĂ, fruntaşul Constantin Vlăduţ SĂRMAN, maistrul militar clasa a II-a Cătălin RĂDOI, maistrul militar clasa a II-a Florin Claudiu CIŞMAŞU, maistrul militar clasa a III-a Băduţ PAPUC;

– la gradul de sublocotenent post-mortem: maistrul militar principal Răsvan RÎNGHEŢ;

– la gradul de căpitan post-mortem: locotenentul Liviu ANTIM şi locotenentul Lavinia GUITĂ;

– la gradul de căpitan-comandor post-mortem: locotenent-comandorul Cătălin Vicenţiu ANTOCHE.

Ministrul apărării naţionale a înaintat preşedintelui României propunerea de acordare a gradului de general de flotilă aeriană post-mortem comandorului Nicolae JIANU.

În semn de recunoaştere a meritelor în îndeplinirea misiunilor care le-au fost încredinţate, de apreciere a curajului dovedit în a înfrunta riscuri majore şi a spiritului de sacrificiu până la jertfa supremă, ministrul Gabriel OPREA a înaintat, de asemenea, preşedintelui României următoarele propuneri de conferire de decoraţii:

– Ordinul Naţional ***Steaua României***, în grad de *Cavaler,* pentru militari, cu însemn de pace, pentru cei patru ofiţeri decedaţi;

– Ordinul ***Virtutea Aeronautică***, în grad de *Cavaler,* pentru militari, cu însemn de pace, pentru sublocotenentul post-mortem Răsvan Rîngheţ;

– Ordinul ***Virtutea Maritimă***, în grad de *Cavaler,* pentru militari, cu însemn de pace, pentru cei şapte aspiranţi post-mortem.

Tot luni, ministrul apărării naţionale a semnat ordinele de înaintare la gradul de locotenent-comandor a căpitanului Daniel BĂLŞANU şi la gradul de maistru militar clasa a III-a a maistrului militar clasa a IV-a Marius NAZARE.

În cadrul unei ceremonii care s-a desfăşurat marţi, 21 septembrie, la sediul Ministerului Apărării Naţionale, ministrul Gabriel Oprea a conferit Emblema ***Onoarea Armatei României*** celor doi militari supravieţuitori ai catastrofei aviatice de la Tuzla.

"Întotdeauna, în Parlamentul României şi în orice ieşire publică, am spus, cu toată aprecierea pentru toate categoriile sociale, că Armata Română merită respectul întregii societăţi, pentru că militarii sunt singurii care au un jurământ cu ţara, îşi leagă viaţa, prin jurământ, de apărarea securităţii naţionale a României. De aceea, Armata şi Biserica, de sute de ani, sunt respectate de români. Cei doi colegi ai noştri, pe care i-am avansat astăzi în grad şi cărora le-am conferit cea mai înaltă decoraţie a Ministerului Apărării Naţionale, reprezintă un exemplu de dăruire şi sacrificiu în apărarea securităţii naţionale a ţării.

În faţa jertfei celor 12 camarazi, care şi-au pierdut viaţa în accidentul de la Tuzla, ne plecăm frunţile, cu toată preţuirea şi respectul cuvenit unor militari de elită, care au făcut sacrificiul suprem pregătindu-se pentru îndeplinirea misiunilor de apărare a României. Aşa cum am fost şi până acum alături de familiile eroilor noştri, căzuţi la datorie în teatrele de operaţii, suntem alături de familiile greu încercate în această tragedie aviatică şi vom face tot ce putem să le sprijinim", a spus în cadrul ceremoniei ministrul apărării naţionale Gabriel OPREA.

Proiecte cu impact social

Ministerul Apărării Naţionale continuă, în parteneriat cu Ministerul Dezvoltării Regionale şi Turismului, Proiectul naţional de construire de locuinţe destinate tinerilor şi familiilor cu venituri mici, precum şi personalului armatei, în care sunt angrenate şi autorităţile publice locale.

Decizia hotărâtoare privind iniţierea şi derularea acestui program aparţine ministrului apărării naţionale Gabriel Oprea, care s-a implicat, încă de la preluarea mandatului apărării, în decembrie 2009, în rezolvarea problemelor sociale şi locative cu care se confruntă personalul armatei.

Prin prisma funcţiilor deţinute în administraţia publică, ministrul Gabriel Oprea cunoaşte problemele cu care se confruntă autorităţile locale în realizarea unor proiecte regionale sau locale, cu impact social şi de interes public, şi va sprijini întotdeauna, potrivit competenţelor, astfel de proiecte.

600 de locuinţe în Ansamblul rezidenţial Dimitrie Pompei pentru angajaţii din Forţele Aeriene

La începutul lunii septembrie, ministrul apărării naţionale Gabriel Oprea, împreună cu ministrul dezvoltării regionale şi turismului,

LOCUINŢE ANL PENTRU TINERII MILITARI

Elena Udrea, şi cu primarul sectorului 2, Neculai Onţanu, a participat la lansarea proiectului de construire de locuinţe pentru tineri, în regim ANL, pe terenul situat în strada Fabrica de Glucoză nr. 2-4, din sectorul 2 al Municipiului Bucureşti.

Pentru derularea acestui proiect – *Ansamblul rezidenţial Dimitrie Pompei,* Ministerul Apărării Naţionale a transmis, prin H.G. nr. 714/2010, din domeniul public al statului şi administrarea M.Ap.N. în administrarea Consiliului Local al sectorului 2, o parte din terenul cazărmii 429 Pipera, în suprafaţă de 4,53 ha. Partea de teren transferată se utilizează în scopul sistematizării zonei, respectiv pentru construirea, în maximum 3 ani de la preluare, de locuinţe şi funcţiuni complementare spaţiilor de locuit, prin programe derulate de Agenţia Naţională pentru Locuinţe, potrivit legislaţiei în vigoare.

Proiectul prevede construirea unui număr total de 1.500 de locuinţe. Dintre acestea, după finalizarea proiectului de către Agenţia Naţională de Locuinţe, **40% – dar nu mai puţin de 600 unităţi locative – sunt destinate angajaţilor Statului Major al Forţelor Aeriene (cadre militare, personal civil, soldaţi şi gradaţi voluntari), 5% vor reveni angajaţilor Ministerului Administraţiei şi Internelor şi 5% personalului din Serviciul Român de Informaţii.**

Proiectul imobiliar va fi demarat în martie 2011, cu termen de finalizare martie 2012, preţul estimat de specialiştii Agenţiei Naţionale pentru Locuinţe fiind de 341 euro/mp, fără TVA.

Conferinţa Comandanţilor de Forţe Aeriene din zona de responsabilitate a CC Air Izmir

Comandor RĂZVAN ŞTEFĂNESCU

În perioada 16–19.09.2010, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu,** a participat la Conferinţa Comandanţilor de Forţe Aeriene din zona de responsabilitate a CC Air Izmir, susţinută la Izmir şi Kuşadasi, în Turcia.

Activitatea s-a desfăşurat la invitaţia comandantului CC Air Izmir, **generalul-locotenent Ralph Jodice II** şi a cuprins briefing-uri de relevanţă pentru participanţi, punctate de discuţii pe baza prezentărilor susţinute.

Principalele teme abordate au fost: **Viitorul sistemului de comandă-control aerian, Rolul CC Air Izmir în procesul de integrare a noilor state membre în NATO şi Procesul de integrare a Albaniei şi Croaţiei în NATINADS.**

Between january and august 2010, the EOD detachment from EOD Group of Romanian Air Forces Headquarter, under the NCO ***Florin MUNTEANU****'s command, was taking part at the ISAF mission in Afganistan, Zabul area. The detachment also has in componence another five NCO's:* ***Gabriel ALEXANDRU****,* ***Fănuţă IOSUB****,* ***Valentin MINCU****,* ***Gheorghiţă IORDACHE*** *and* ***Mihail FILIPOIU****.*

EOD-işti români în Afganistan – episodul 2

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

În perioada ianuarie-august 2010, detaşamentul EOD din cadrul Grupului EOD al Statului Major al Forţelor Aeriene, comandat de **plutonierul adjutant Florin MUNTEANU**, având în subordine pe **plutonierul major Gabriel ALEXANDRU**, **plutonierul Fănuţă IOSUB**, **plutonierul Valentin MINCU**, **maistrul militar clasa a III-a Gheorghiţă IORDACHE** şi **maistrul militar clasa a IV-a Mihail FILIPOIU**, a participat în teatrul de operaţii din Afganistan (zona Zabul), în cadrul misiunii ISAF.

Aflaţi la cea de-a doua rotaţie, specialiştii din cadrul Forţelor Aeriene au început "povestea" unei misiuni încununate cu succes în urmă cu peste un an, în cadrul unor etape foarte dure de selecţie şi evaluare: teste grilă, vizite medicale, teste psihologice, de cunoştinţe lingvistice, pregătire specifică în poligonul Cincu împreună cu militari din cadrul Batalionului 33 Vânători de Munte.

"Apoi, totul s-a desfăşurat cu rapiditate. Transferul în locaţie executat în două etape, acomodarea cu clima, vegetaţia, colegii din bază. Deşi ne-am suprapus cu primul modul vreme de două săptămâni, a mai durat ceva până la acomodarea totală la condiţiile specifice din zonă. În plus, relaţionarea cu partenerii americani a fost una ceva mai rece, strict concretizată pe îndeplinirea misiunilor şi atribuţiilor funcţionale", îşi aminteşte comandantul grupei EOD, plutonierul adjutant Florin MUNTEANU.

În rest, vorbesc faptele: peste 50 de ieşiri – 10 la muniţii neexplodate, 4 pentru distrugeri de mine în teren şi 37 de misiuni comune de grade şi specific diferite. De asemenea, militarii au executat şi două misiuni fără sprijin din partea partenerilor.

Misiuni cu risc maxim executate în Afganistan

Toate acestea suprapuse cu inadvertenţe de ordin logistic, de comunicare, de relaţionare, conform maistrului militar clasa a III-a Gheorghiţă IORDACHE: "Principala problemă a constituit-o lipsa unei locaţii adecvate pentru depozitarea materialelor explozive. În plus, ne-am mai confruntat cu lipsa curentului de 220 V şi a unor elemente de tehnică de comunicaţii compatibilă între grupurile prezente".

Cele şapte luni petrecute departe de ţară şi de cei dragi au constituit pentru militari un prilej de a-şi demonstra aptitudinile şi pregătirea profesională, în condiţiile în care provocările nu au fost puţine şi capacităţile le-au fost puse la încercare de nenumărate ori. Faptul că au acţionat în comun cu entităţi de acelaşi eşalon din armatele statelor aliate în misiuni specifice, arată încă o dată că amplul şi complexul proces de operaţionalizare a grupului EOD din Forţele Aeriene s-a desfăşurat cu succes.

Pe 24 august a.c. a avut loc, în cadrul Regimentului 70 Geniu Aviaţie, ceremonia de sosire a echipei. Festivitatea a fost una solemnă şi a venit ca o continuare firească a ceremonialului de repatriere de anvergură de la Curtea de Argeş, la care detaşamentul a participat în data de 20 august alături de Batalionul 33 Vânători de Munte „Posada", camarazii lor de arme din teatrul de operaţii. Cuvântul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, prezent la ceremonie, a trezit, în fiecare participant la festivitate, mândria lucrului dus la bun sfârşit, a misiunii îndeplinite cu succes, mândria că aceşti militari au fost acolo, au luptat şi s-au întors învingători. "Examenul teatrului de operaţii este cel mai important test al militarului român. Sunt bucuros că aţi ajuns cu tot efectivul în ţară şi doresc să vă transmit cele mai bune gânduri şi să vă felicit pentru tot ceea ce aţi realizat în Afganistan. Pentru fiecare dintre voi, această nouă experienţă a reprezentat un adevărat test al propriei capacităţi de a acţiona într-un mediu general ostil, în condiţii de stres şi efort prelungit. Astfel, aţi contribuit cu succes la sporirea capacităţii noastre de a interacţiona şi de a coopera cu militarii din Armata Naţională Afgană, precum şi cu militarii români şi americani din Forţa Multinaţională".

Refăcuţi după misiune în locaţii precum Sulina, Vatra Dornei sau Cap Aurora, militarii din cadrul Grupului EOD sunt pregătiţi, din nou, pentru executarea de misiuni specifice.

Distrugerea muniţiilor neexplodate

SELECŢIE, EVALUARE... ŞI NU NUMAI

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

În perioada 31.08.–03.09.2010, la Flotila 71 Aeriană de la Câmpia Turzii, s-a desfăşurat Convocarea structurii de cunoaştere şi asistenţă psihologică din Statul Major al Forţelor Aeriene. Organizată pe fondul unor regrupări a condiţiilor de executare a misiunilor Forţelor Aeriene, în urma evenimentelor recente, convocarea şi-a propus, ca scop, pregătirea metodică şi metodologică a personalului ce încadrează structurile de asistenţă psihologică pentru aplicarea *Metodologiei de evaluare a climatului psihologic şi intervenţia organizaţională*, a *Metodologiei de securitate şi sănătate în muncă în Armata României*, dar şi a *Metodologiei pentru selecţie Serviciu Interior în unităţile militare*.

"În plus, ne-am propus şi elaborarea, pe durata convocării, a unor precizări privind atribuţiile şi modul de lucru al structurilor pe care le reprezentăm, dar, mai ales, descoperirea unor elemente comune în colaborarea cu structurile de asistenţă psihologică din cadrul Institutului de Medicină Aeronautică şi Spaţială. Cunoaşterea personalului în toate momentele exprimării şi verificării lui este condiţia obligatorie pentru evaluarea corectă, astfel încât să evităm orice premisă de eveniment. Primordial în activitatea noastră este asigurarea securităţii zborului, prin prezentarea unui profil real şi trimiterea la zbor doar a celor apţi", ne-a declarat **maiorul Costin ROANGHEŞI**, şeful Structurii de Asistenţă Psihologică şi Socială din cadrul SMFA.

Psihologii din cadrul Forţelor Aeriene şi invitaţii lor

Componentă practică în realizarea profilului psihologic

Problematica atinsă pe durata celor 3 zile efective de convocare a fost complexă, bazată pe necesitatea depăşirii statutului de simpli evaluatori şi implicarea în crearea de teste, programe şi metodologii aplicabile pentru condiţiile reale, actuale şi conforme cu noile ameninţări internaţionale.

Lucrările s-au desfăşurat sub forma informărilor despre activităţile specifice domeniului, prezentarea unor teme specifice domeniului cunoaşterii şi asistenţei psihologice, schimburi de experienţă şi dezbateri practico-aplicative. Invitaţii, reprezentanţi ai tuturor elementelor constitutive ale actului de asistenţă psihologică – **colonelul Alexandru JIANU şi colonelul Adrian PRISĂCARU** de la Statul Major General, **locotenent-colonelul Traian CIUPITU** de la Statul Major al Forţelor Terestre, **căpitan-comandorul Ciprian HANCIUC** de la Statul Major al Forţelor Navale, **maiorul Doina TRANDAFIR**, şeful compartimentului de asistenţă psihologică de la INMAS şi **căpitanul Iulian ŢĂRANU**, şeful laboratorului psihotehnic Bucureşti – au avut intervenţii pertinente şi au subliniat importanţa fiecărei pârghii din totalul acţiunilor coroborate interstructurale şi au încercat identificarea unor noi căi de acţiune în domeniu.

Un moment special l-a constituit prezentarea **comandorului Laurian ANASTASOF**, comandantul Flotilei 71 Aeriene, referitoare la comunicare, unul dintre cele mai importante elemente în discursul psihologilor. Astfel, am reţinut necesitatea participării psihologului la briefing-uri şi debriefing-uri, elaborarea unei baze de date comune psiholog–INMAS, renunţarea la mentalitatea conform căreia psihologul se ocupă de "soldaţi", conştientizarea faptului că relaţia psiholog-instructor nu se poate realiza pe un singur palier şi, cel mai important, realizarea unui profil corect, actualizat continuu.

De asemenea, pe durata convocării psihologii au participat la desfăşurarea unei misiuni de zbor complete, au vizitat Simulatorul de zbor de la Flotila 91 şi au organizat ateliere de lucru în comun cu membrii echipajelor.

Necesitatea pregătirii personalului vizat să execute misiuni în afara ţării, complexitatea executării serviciului interior sau problematica asistenţei sociale sunt doar câteva din căile de acţiune ale psihologului. Este impetuoasă trecerea peste calmitatea desfăşurării activităţii sub premisa selecţiei şi evaluării şi acţionarea pe principiul dezvoltării elementelor şi metodelor de lucru, crearea unui concept nou de lucru cu omul, cu militarul.

DESCHIDEREA ANULUI DE ÎNVĂŢĂMÂNT

Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă"

În data de 4 octombrie a avut loc festivitatea de deschidere a anului universitar la Academia Forţelor Aeriene. La festivitate au participat, în calitate de invitaţi, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU** – şeful Statului Major al Forţelor Aeriene**, generalul de flotilă aeriană Florian RÂPAN** – din cadrul Statului Major General, **colonelul Marian ZANCĂ** – şef Serviciu Politici Educaţionale din Direcţia Management Resurse Umane, **Ion GONŢEA** – prefectul judeţului Braşov, **Adrian GABOR** – viceprimarul Braşovului şi comandanţii structurilor militare din Braşov.

În anul întâi de învăţământ sunt şcolarizaţi 164 de studenţi militari, atât pentru Forţele Aeriene, cât şi pentru Forţele Terestre, Navale şi Ministerul Administraţiei şi Internelor. Armele la care sunt încadraţi studenţii sunt Aviaţie Naviganţi, Aviaţie Nenaviganţi, Rachete şi Artilerie Antiaeriană, Radiolocaţie şi Război Electronic. Anul acesta vor absolvi academia 52 de studenţi repartizaţi în trei plutoane, unul de Aviaţie Nenaviganţi şi două de Rachete şi Artilerie Antiaeriană. O noutate pentru promoţia admisă anul acesta este faptul că studenţii vor putea opta pentru licenţă în Managementul Organizaţiei, Management în Aviaţie sau Managementul Traficului Aerian. În prezent licenţa se acordă doar în Managementul Organizaţiei.

În aceeaşi zi, în prezenţa şefului Instrucţiei şi Doctrinei din Statul Major al Forţelor Aeriene, generalul de flotilă aeriană dr. Alexandru Petru Găluşcă, a avut loc deschiderea anului de învăţământ la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu".

Cu această ocazie au fost prezentate mesajele ministrului apărării naţionale şi şefului Statului Major General. În discursul său, comandantul Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, comandorul Nicolae Grigorie, a făcut referire la istoria Aviaţiei Române şi la datoria generaţiilor actuale de a continua tradiţia deschisă de pionierii Aviaţiei Româneşti.

În continuare, a avut loc activitatea de autoevaluare a activităţii instituţiei în anul de învăţământ 2009–2010, apreciindu-se că obiectivele stabilite au fost îndeplinite în funcţie de resursele avute la dispoziţie.

Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu"

PREOCUPARE CONTINUĂ PENTRU CALITATEA ÎNVĂŢĂMÂNTULUI MILITAR

Căpitan ROBERT BOCAN

În data de 23.09.2010, la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu", s-a desfăşurat convocarea de specialitate şi metodică cu echipele manageriale din instituţiile de învăţământ militar de formare continuă.

Activitatea a avut ca scop analiza stării actuale a învăţământului militar de formare continuă şi principalele priorităţi pentru îmbunătăţirea calităţii învăţământului militar în anul şcolar 2010–2011 în raport cu nevoile structurilor militare.

Pe parcursul convocării au fost abordate subiecte precum: direcţiile şi etapele transformării sistemului de învăţământ militar de formare continuă, corelaţia dintre programele de formare continuă şi nevoile de instruire ale Armatei României, precum şi direcţii de acţiune ale statelor majore ale categoriilor de forţe/comandamente de armă pentru învăţământul militar de formare continuă în anul şcolar 2010–2011.

Activitatea a fost condusă de **generalul-maior dr. Mihai Chiriţă,** şeful Direcţiei instrucţie şi doctrină/SMG şi a avut ca participanţi reprezentanţi ai Direcţiei management resurse umane, ai statelor majore ale categoriilor de forţe/comandamente de armă şi şcolilor de aplicaţii şi centrelor de instruire din Armata României. Au fost prezenţi de asemenea invitaţi din cadrul Ministerului Educaţiei, Cercetării, Tineretului şi Sportului şi Consiliului Naţional de Formare Profesională a Adulţilor.

Evaluare EOD

Maior CONSTANTIN CIMPOIAŞU

La sfârşitul lunii septembrie a.c., o delegaţie din cadrul Grupului EOD al Forţelor Aeriene Române a participat la evaluarea de tip FORCEVAL a unui modul EOD destinat escadrilei de avioane F-18 a Bazei Aeriene Zaragoza.
Cu această ocazie, delegaţia română a avut acces la modul de organizare, dotare şi utilizare a unui modul EOD spaniol aparţinând unei escadrile de avioane F-18, informaţii deosebit de utile pentru îmbunătăţirea capabilităţilor Grupului EOD al Forţelor Aeriene.

Pregătirea echipajelor aeronavelor C-130 la simulatorul de zbor

Căpitan-comandor MIHAI ROŞCA

În perioada 24.08–12.09.2010, o delegaţie a Forţelor Aeriene Române formată din membri ai echipajelor C-130, a participat la programul de instruire prin simulare pe acest tip de aeronavă, ce se desfăşoară la Baza Aeriană Little Rock, Arkansas, SUA.

Programul de simulator executat corespunde cerinţelor de pregătire ale echipajelor conform Manualului pentru Instrucţia în Zbor în cadrul Aviaţiei de Transport. Totodată, programul de simulator îşi dovedeşte utilitatea prin costul mult redus de pregătire a echipajelor în comparaţie cu ora de zbor reală, prin faptul că se pot exersa toate cazurile speciale apărute la bord fără a afecta securitatea zborului, precum şi executarea apropierilor de precizie în condiţii meteorologice grele, ştiut fiind faptul că pe timpul zborurilor de instrucţie şi a misiunilor este posibil ca aceste condiţii să nu fie întâlnite prea des.

Astfel, în simulatorul de zbor s-au efectuat următoarele misiuni:

– Identificarea şi rezolvarea defecţiunilor apărute în faza de pornire a motoarelor;

– Proceduri de întrerupere a decolării din cauza unor defecţiuni apărute la sistemele de la bordul aeronavei, motoare sau elice;

– Zboruri instrumentale şi proceduri de apropiere de precizie/non-precizie la baremul meteorologic al echipajului (vizibilitate 600 m şi plafon 60 m);

– Misiuni de transport la aerodromuri aflate la cote ridicate, temperaturi mari şi cu greutăţi mari de operare a aeronavei;

– Zboruri cu un motor şi/sau două motoare inoperative, precum şi cazuri speciale dintre cele mai diferite, urmărindu-se în permanenţă modul de rezolvare al acestora conform manualului de zbor;

– Simularea evacuării de urgenţă la sol a aeronavei în urma apariţiei incendiilor la bord.

În concluzie, participarea echipajelor la activitatea de pregătire teoretică şi practică la simulatorul de zbor C-130 se dovedeşte a fi o etapă obligatorie şi deosebit de benefică în pregătirea echipajelor; datorită progreselor observate, se impune continuarea şi menţinerea acestui tip de program.

Numire în funcţie

Comandor GRIGORIE ALEXANDRU NICOLAE

Comandant al Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu”

Comandorul GRIGORIE ALEXANDRU NICOLAE s-a născut în comuna Vânători, judeţul Mehedinţi, în data de 23.01.1964. A absolvit Liceul Militar „Tudor Vladimirescu” în anul 1982 şi Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie „Aurel Vlaicu”, specialitatea navigaţi, în anul 1986. În anul 2000 a absolvit Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea Interarme, specialitatea conducere interarme aviaţie şi apărare antiaeriană. A îndeplinit funcţii de pilot, pilot-şef, şef de secţie, locţiitor al comandantului etc.

Comandorul Grigorie Alexandru Nicolae este căsătorit şi are două fiice.

Studii:

- Curs pentru anchetatori tehnici de accidente de avion, Franţa, 2006;
- Curs postuniversitar de perfecţionare în conducerea marilor unităţi operative din Forţele Aeriene, 2004;
- Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea Interarme, specialitatea conducere interarme aviaţie şi apărare antiaeriană, 2000;
- Curs de formare instructori de zbor şi comandanţi patrule, 1996;
- Şcoala Militară de Ofiţeri de Aviaţie „Aurel Vlaicu”, specialitatea navigaţi, 1986;
- Liceul Militar „Tudor Vladimirescu”, 1982.

Funcţii îndeplinite:

- de la 01.09.2010 – Comandant al Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu”;
- 2009–2010 – Locţiitor al comandantului la Baza 95 Aeriană şi la Flotila 95 Aeriană;
- 2000–2009 – Ofiţer 2, ofiţer 1, şef birou şi şef secţie la Statul Major al Forţelor Aeriene;
- 1995–1998 – Pilot-şef Grupul 91 Aviaţie Vânătoare;
- 1986–1995 – Pilot şi pilot-şef la Regimentul 91 Aviaţie Vânătoare.

Ordine şi medalii:

- 2007 – Emblema de onoare a SMG;
- 2006 – Semnul Onorific „În Serviciul Armatei”, 20 ani;
- 2002 – Virtutea Aeronautică în grad de cavaler;
- 2001 – Semnul Onorific „În Serviciul Armatei”, 15 ani.

De la Escadrila Albă, la Serviciul Medical Militar de Urgenţă

"Ne mândrim cu faptul că armata României s-a angajat întotdeauna, operativ şi ferm, cu aeronave ale Forţelor Aeriene, la transportul pacienţilor aflaţi în stare gravă, în situaţii care necesitau intervenţii urgente şi de înaltă competenţă. Înfiinţarea Serviciului Medical Militar de Urgenţă, interconectat la sistemul naţional medical de urgenţă, porneşte de la o necesitate obiectivă, şi anume faptul că bunul cel mai de preţ, viaţa, este mai presus de orice efort sau interes. Activitatea specialiştilor militari, susţinută în plan teritorial de reţeaua spitalelor militare de urgenţă va creşte, cu siguranţă, valoarea întregului sistem medical românesc" – **Gabriel OPREA,** ministrul apărării naţionale.

The order of the Minister of National Defense of 20 September 2010 established that all forces and means of pre-hospital medical intervention that belong to the Ministry of National Defense are incorporated into the Emergency Military Medical Service (SMMU).

This way SMMU becomes a military ambulance service and a medical intervention service of strategic importance, without legal personality, with the mission of specialized and efficient intervention in saving the life and preserving corporal integrity of Ministry of National Defense personnel.

There are several stages in accomplishing the conception of SMMU which will be implemented until May 2011. In the first stage two MEDEVAC IAR-330 helicopters and an AN-26 airlift aircraft have been provided for medical evacuation missions and an ambulance and two emergency medical teams and also an Emergency Receiving Center in the Central Military Emergency Hospital "Carol Davila" for medical purpose.

Maior dr. Marian LUPU

O urgenţă medicală înseamnă o luptă permanentă cu secundele. În egală măsură, o misiune de salvare aeriană face ca timpul să capete noi valenţe, noi valori de măsură. În Forţele Aeriene, această luptă este dată, pe calea aerului, de către echipajele aeronavelor echipate **MEDEVAC** (Medical Evacuation).

Exerciţiu de evacuare medicală

Aeronava AN-26 echipată pentru misiuni MEDEVAC

În toamna lui 1938 începea povestea **Escadrilei Albe**, prima escadrilă din lume cu aeronave cu aripă fixă pilotate de femei ce desfăşura operaţiuni gen **MEDEVAC**:

„Atunci, noi, cinci femei pilot câte eram, am primit ordin de la Comandamentul Forţelor Aeriene că suntem concentrate la Galaţi, la manevre militare. Am rămas până la urmă patru: eu, Nadia Russo, Virginia Duţescu şi Virginia Thomas. Armata voia să ne testeze, să vadă dacă se poate baza pe noi în caz de conflict armat. Am fost împărţite în două tabere, <<amici>> şi <<inamici>> şi, deşi împărţeam acelaşi dormitor, nu spuneam nimic despre instrucţiunile pe care le primeam. Am corespuns, iar Marinei Ştirbei – şi ea pilot de aviaţie, îşi luase brevetul în acelaşi an cu mine – i-a venit ideea să înfiinţeze o Escadrilă Sanitară cu personal exclusiv feminin. A făcut un memoriu care i-a fost aprobat de ministrul de atunci şi aşa a apărut Escadrila 108 transport uşor. Aveam doar două avioane sanitare, care aparţineau armatei, două bimotoare mici. Cu astea ne-am antrenat", îşi aminteşte singura supravieţuitoare, **Mariana DRĂGESCU**.

Nu de puţine ori, văzându-le pe linia frontului, cu capul descoperit şi părul fluturând în vânt, îmbrăcate în salopete albe, soldaţii români au crezut că au vedenii. Căci nu era puţin lucru, după ce moartea îţi dădea întâlnire la fiecare oră, să vezi că-ţi apare în cale, alergând printre cratere de bombe, o femeie tânără... *„A trebuit să iau, într-o zi, un ofiţer român care fusese grav rănit"*, povesteşte aviatoarea zâmbind amintirii. *"Probabil, zic eu, din cauza rănilor, avea halucinaţii căci, ajungând în dreptul lui, a început să strige ordonanţei ce-l veghea: <<Ioane, un înger!>> Sau crezuse bietul om că deja a murit şi aştepta să vadă Raiul..."*.

Astăzi, Forţele Aeriene Române dispun de mijloace moderne pentru misiuni de tip **MEDEVAC**, având în dotare avioane de transport şi elicoptere echipate la nivelul celor mai performante ambulanţe. Indiferent de condiţii, unul dintre principiile misiunilor de salvare aeriană este acela de a fi 24 de ore din 24 în slujba oamenilor. Pentru reuşita acestora este nevoie, desigur, de o doză mare de

Exerciţiu în comun cu SMURD

curaj şi multă pasiune din partea celor implicaţi, fie ei piloţi, echipaj de zbor, medici militari, asistenţi medicali sau paramedici.

Pe membrii echipajelor aeronavelor echipate **MEDEVAC** viaţa i-a dus acolo unde a fost nevoie de ei şi unde disperarea era la cote maxime: în comunităţile afectate de inundaţii, accidente colective de muncă sau turişti rătăciţi prin crevase de munţi. De asemenea, complexitatea misiunilor executate de Forţele Aeriene a crescut odată cu accederea României în NATO, apărând necesitatea existenţei unui astfel de serviciu.

Începând cu data de 20 septembrie a.c., prin ordin al ministrului apărării naţionale, toate forţele şi mijloacele de intervenţie medicală prespitalicească aparţinând Ministerului Apărării Naţionale au fost integrate în Serviciul Medical Militar de Urgenţă (**SMMU**).

SMMU devine, aşadar, un serviciu de ambulanţă al armatei, un serviciu de intervenţie medicală, de importanţă strategică, fără personalitate juridică, având ca misiune intervenţia eficientă, specializată, pentru salvarea vieţii şi integrităţii corporale a personalului Ministerului Apărării Naţionale.

Concepţia de realizare şi definitivare a **SMMU** prevede mai multe etape care urmează să fie implementate până în luna mai 2011. În prima etapă, au fost asigurate două elicoptere **IAR-330** în configuratie **MEDEVAC**, un avion **AN-26** capabil să execute misiuni de evacuare aeromedicală, o ambulanţă şi două echipe medicale de urgenţă, precum şi Unitatea de Primiri Urgenţe din cadrul Spitalului Universitar de Urgenţă Militar Central.

Pentru atingerea capacităţii operaţionale proiectate, mijloacele **SMMU** se vor completa progresiv cu alte elicoptere echipate în configuratie **MEDEVAC**, ambulanţe şi echipe de specialişti, iar în final se vor constitui şi vor fi acreditate Compartimentele de Primiri Urgenţe în cadrul tuturor spitalelor din reţeaua sanitară proprie a Ministerului Apărării Naţionale.

Componenta de evacuare medicală aeriană din acest serviciu este realizată cu forţe şi mijloace aparţinând Statului Major al Forţelor Aeriene, constând în aeronave configurate pentru aceste misiuni, precum şi personal medical specializat, care poate

Secunde preţioase în lupta pentru salvarea unei vieţi

personal din spitalele militare sau din structura **SMURD-ISU.**

Principalele misiuni ale **SMMU** sunt: ***misiuni de salvare aeriană***, care se desfăşoară în vederea salvării unei/unor vieţi aflate în pericol din cauza unei accidentări sau îmbolnăviri acute ori care se află într-un mediu ostil vieţii şi ***misiuni de ambulanţă aeriană***, reprezentate de transporturi sanitare, planificate în prealabil, în care starea pacientului sau pacienţilor nu impune efectuarea unei misiuni de salvare aeriană. **SMMU** va putea fi solicitat atât prin numărul unic de urgenţă 112, cât şi prin apelarea Turei Operative de la nivelul Componentei pentru Situaţii din Statul Major General.

Viitorul înseamnă, pentru medicina de urgenţă, o integrare a tuturor salvatorilor de profil. Asemănător cooperării dintre ambulanţă, SMURD şi alte structuri precum Salvamontul, şi echipajele Serviciului Medical Militar de Urgenţă sunt pregătite să facă parte dintr-un sistem integrat naţional de medicină de urgenţă.

Proiect de lege privind exceptarea de la diminuarea soldelor cu 25% a militarilor care participă la misiuni în teatrele de operaţii

Ministrul apărării naţionale **Gabriel OPREA**, în calitate de deputat, a depus luni, 27 septembrie, la Camera Deputaţilor, un proiect legislativ pentru exceptarea personalului din instituţiile de apărare, ordine publică şi siguranţă naţională, care participă la misiuni ale forţelor armate în afara teritoriului statului, de la diminuarea cu 25% a cuantumului brut al soldelor lunare, prevăzută de art. 1 din Legea nr. 118/2010.

Armata României participă la misiuni în afara teritoriului statului român în baza Legii nr. 42/2004, potrivit obligaţiilor asumate de România prin tratate, acorduri şi alte înţelegeri internaţionale la care este parte, acestea fiind misiuni de apărare colectivă, în sprijinul păcii, de asistenţă umanitară, de tip coaliţie, precum şi misiuni individuale.

Militarii români participă la misiuni subsumate conceptului de siguranţă naţională, cu grad ridicat de risc, mare parte dintre aceştia fiind unici întreţinători ai familiilor aflate în ţară.

Domnul Gabriel Oprea va susţine propunerea legislativă în plenul Camerei Deputaţilor, în calitate de iniţiator.

Cross Landing, an annual medical evacuation bilateral exercise between Romania and Hungary, took place at the beginning of September. Cross Landing Exercise has become a tradition in the latest years.

The exercise took place in several Romanian locations such as Campia Turzii, Timisoara and Vinga and Hungarian locations such as Debrecen, Bekescsaba and Teglas.

In this exercise Romanian Air Force deployed 2 IAR-330 helicopters and the Hungarian partners deployed a M i-8 helicopter.

CROSS LANDING 2010

Căpitan-comandor REMUS LĂCĂTUŞ

Misiunile de intervenţie în caz de dezastre sau alte situaţii limită au căpătat, în ultimii ani, o importanţă deosebită. Populaţia, de cele mai multe ori neputincioasă în faţa stihiilor naturii, vede în militari soluţia salvatoare. De pe uscat, apă sau chiar din aer, ajutorul acestora se concretizează în misiuni de căutare-salvare, distribuire de alimente, prim-ajutor, îndiguiri, evacuări etc. Sunt momente în care solidaritatea umană capătă valenţe deosebite.

Supravieţuirea este un concept ce nu recunoaşte graniţele fizice dintre naţiuni, ajutorul umanitar în situaţii limită neavând naţionalitate.

În aceste condiţii, la începutul lunii septembrie a.c. s-a desfăşurat exerciţiul bilateral româno-ungar (un exerciţiu devenit tradiţie în ultimii ani) de evacuare aeromedicală – CROSS LANDING.

Locaţiile de desfăşurare a exerciţiului au fost Câmpia Turzii, Timişoara şi Vinga în România, respectiv Debrecen, Bekescsaba şi Teglas în Ungaria.

Forţele Aeriene Române au implicat în exerciţiu 2 elicoptere IAR-330M, în vreme ce partenerii maghiari au participat cu un elicopter de tipul Mi-8.

Principiul care a stat la baza executării exerciţiului a fost acela al antrenării detaşamentului MEDEVAC în planificarea şi executarea misiunilor specifice obiectivului pentru care a fost desemnat.

Conform scenariului stabilit în planul exerciţiului, atât în România, cât şi în Ungaria, au fost executate misiuni de evacuare aeromedicală a unor *victime (câte 2 pentru fiecare elicopter),* cu grade de prioritate 1 şi 2, rezultate în urma unor presupuse accidente aviatice militare, în teren accidentat.

Nivelul de echipare a elicopterelor implicate în executarea misiunilor de evacuare aeromedicală (ambulanţă tip C) şi de pregătire a personalului navigant şi medical sunt corespunzătoare pentru aceste tipuri de misiuni.

Principalele câştiguri ale exerciţiului au constat în faptul că, personalul navigant şi de stat major a fost antrenat în planificarea şi executarea misiunilor ţinând cont de prevederile reglementărilor internaţionale în domeniu, iar personalul navigant a fost antrenat în executarea zborului pe rută conform regulilor ICAO (Organizaţia Internaţională a Aviaţiei Civile).

De asemenea, comandanţii de echipaje au demonstrat capacitatea de a pregăti, organiza şi executa misiunile primite, în condiţiile în care pe timpul pregătirii şi desfăşurării misiunilor a fost verificată oportunitatea şi corectitudinea prevederilor procedurilor de operare şi check-list-urilor întocmite la nivelul detaşamentului MEDEVAC.

Nu în ultimul rând, trebuie menţionat faptul că pe timpul executării misiunilor, echipajele s-au familiarizat cu particularităţile geografice, procedurile de aterizare pe aeroporturi civile şi restricţiile din spaţiul aerian ale ţării vecine.

"Combined Endeavor 2010" exercise took place this year between September 1st and September 17th, firstly in Grafenwohr Air Base in US and secondly in Mihail Kogalniceanu Air Base. "Combined Endeavor 2010" is a multinational exercise in which the interoperability of communication and information systems is tested.

COMBINED ENDEAVOR 2010

Colonel AUREL BUCUR

În perioada 01–17 septembrie, în coordonare pe două locaţii – principal la Baza Aeriană Grafenwohr, SUA, şi secundar la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, s-a desfăşurat exerciţiul multinaţional de testare a interoperabilităţii sistemelor de comunicaţii şi informatice "**COMBINED ENDEAVOR 2010**".

Pentru prima dată, în cadrul acestui exerciţiu, România a testat o legătură satelitară cu o staţie de sol italiană, aflată în locaţia din Germania. Această legătură a constituit varianta de rezervă a legăturii dintre cele două locaţii, realizată de către specialiştii SUA. Prin intermediul acesteia au fost desfăşurate mai multe teste de voce, date şi VTC cu delegaţia Italiei, dar şi cu alte ţări din locaţia principală.

România a participat numai în locaţia Mihail Kogălniceanu, cu o delegaţie formată din 19 specialişti CIS şi 7 militari de sprijin pe domeniile asistenţei medicale şi controlului accesului în zona destinată exerciţiului. În acest site, în cadrul grupului regional organizat, România a acţionat ca naţiune lider, revenindu-i sarcina de a realiza reţeaua de comunicaţii şi informatică de bază, la care s-au conectat echipamentele celorlalte naţiuni participante: Armenia, Macedonia, Ucraina şi SUA.

La acest exerciţiu au participat, însă, delegaţii din 40 de ţări şi 4 organizaţii internaţionale, astfel:

Ţări membre NATO: Albania, Bulgaria, Croaţia, Canada, Cehia, Danemarca, Estonia, Franţa, Germania, Italia, Letonia, Lituania, Norvegia, Olanda, Polonia, Portugalia, Regatul Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord, România, Slovacia, Slovenia, Spania, Statele Unite ale Americii şi Ungaria;

Ţări PfP: Armenia, Austria, Azerbaidjan, Elveţia, Finlanda, Irlanda, Muntenegru, Serbia, Bosnia şi Herţegovina, Kazahstan, Macedonia, Moldova, Suedia şi Ucraina;

Organizaţii internaţionale: NATO/NCSA, SHAPE, Departamentul de Stat al SUA şi Corpul Multinaţional – Nord Est (MNC-NE) din Polonia;

Observatori: Irak şi Afganistan.

Obiectivele cheie stabilite pentru exerciţiul COMBINED ENDEAVOR 2010 au fost următoarele:

■Testarea operaţională, documentarea şi dezvoltarea soluţiilor pentru interoperabilitatea sistemelor C4I;

■Integrarea deplină a celui de-al doilea *site* (localizat la baza americană Mihail Kogălniceanu, România) în planul de executare a testărilor;

■Conducerea exerciţiului pe baza unui scenariu operaţional;

■Furnizarea de servicii CIS unui alt exerciţiu – MEDCEUR;

■Dezvoltarea de proceduri de management a reţelelor multinaţionale;

■Validarea soluţiilor inovative în cadrul sistemelor C4I;

■Realizarea testărilor privind serviciile funcţionale (Functional Area Services – FAS);

■Dezvoltarea experienţei tehnice şi procedurale şi creşterea nivelului cunoştinţelor planificatorilor C4I din ţările participante.

Pe timpul exerciţiului a mai fost urmărită şi îndeplinirea unor **obiective operaţionale**, precum managementul cunoştinţelor cu instrumente colaborative, executarea testărilor în sistemele de monitorizare a poziţiei forţelor (Blue Force Tracking Systems), partajarea informaţiilor pe întreg domeniul sau crearea unei imagini operaţionale comună.

De asemenea, au fost executate în premieră teste de interoperabilitate cu aplicaţia de comandă-control BC2A Cinetic. Aceasta a fost în mod deosebit apreciată de ceilalţi participanţi, deoarece aplicaţia prezintă un mare potenţial de interoperabilitate cu sisteme similare din alte ţări, având implementate mai multe standarde funcţionale de nivel NATO.

De un deosebit interes din partea specialiştilor prezenţi în baza Mihail Kogălniceanu s-a bucurat prezentarea capabilităţilor unui modul CIS CBRN al Sistemului de Supraveghere şi Avertizare CBRN (SSA CBRN) al Armatei României. Aplicaţia poate constitui un aport serios la conferirea unei mai pregnante relevanţe operaţionale pentru întregul exerciţiu, demonstrând capacitatea de a integra senzori în reţelele de comunicaţii.

Pe durata exerciţiului au fost executate un număr de 36 de teste operaţionale cu echipamentele angajate, atât cu naţiunile din locaţia Mihail Kogălniceanu, cât şi cu cele din locaţia Grafenwohr.

În final, a fost relevată necesitatea de a conferi exerciţiului un mai ridicat caracter operaţional, prin elaborarea şi desfăşurarea unui scenariu care să fie cât mai apropiat de situaţiile reale în care sunt puse să acţioneze trupele (în teatrele de operaţii, în operaţiile multinaţionale, în cadrul NRF şi grupurilor de luptă UE etc.), cu implicarea masivă a organizaţiilor neguvernamentale. În acest sens se doreşte ca, pe lângă angajarea sistemelor de comandă-control pentru forţele terestre, să se realizeze o imagine comună, de tip întrunit, prin integrarea şi a sistemelor de comandă-control pentru forţe aeriene şi navale, în cadrul unei ierarhii de comandă.

CORMORANUL & VULTURUL

Activitate intensă pe aerodromul Forţelor Aeriene din inima Bărăganului într-o toamnă nu foarte zgârcită cu orele de zbor, sau în orice caz, nu atât de zgârcită pe cât părea la un moment dat să fie. Două la trei starturi pe săptămână, dintre care unul de noapte, confirmă faptul că piloţii operaţionali şi nu numai, dispun de resursa necesară pregătirii.

În perioada 27-29 septembrie a.c. s-au executat exerciţii de trageri cu rachete aer-aer de către piloţi angrenaţi în Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană din cadrul Flotilelor 71 şi 86 Aeriene

Lt-cdor Călin HULEA, cpt. Lucian TĂTULEA, cpt. Lucian SOPON, participanţi din partea Flotilei 71 Aeriene la exerciţiu şi lt-cdor Ionuţ VIŞAN, cpt. Mihăiţă MARIN, cpt. Dragoş MATEI, din cadrul Flotilei 86 Aeriene. În prim plan mascota celulei de alarmă.

Mihai ZAMFIRESCU

STEEL 2010

Steel 2010 a fost un exerciţiu complex de antrenament a piloţilor în condiţii de bruiaj. Componenta activă a ceea ce în limbaj de specialitate se cheamă război electronic, respectiv bruiajul, a fost, în perioada 27–29 septembrie a.c., principalul inamic al piloţilor ce s-au antrenat în cadrul acestui exerciţiu.

Dimineaţă mohorâtă de sfârşit de vară şi debut de toamnă, cu plafon ce pune în pericol activitatea de zbor. Cu toate acestea, în sala de briefing, piloţii îşi văd imperturbabili de pregătirea misiunii. Se analizează starea vremii, traiectele de zbor, posibile variante de acţiune în timpul desfăşurării misiunii. Timpii şi reperele traseului sunt memorate de piloţi într-un jargon specific.

În acest timp, la pistă, tehnicii fac ultimele verificări ale aeronavelor, înainte de a le da ok-ul pentru zbor.

Căpitanii Mihăiţă MARIN şi **Vasile PETREA** formează echipă în primul val al misiunii. Celula lor de 2 avioane de luptă va escorta 2 avioane ce urmează să decoleze de la Bacău cu misiunea de a bombarda un reper din zona de responsabilitate a celor de la Câmpia Turzii. Aşadar, atac la sol, escortă şi interceptare, toate acestea doar în prima etapă din cele trei programate în cadrul exerciţiului.

Responsabilităţi diferite în cadrul unui exerciţiu complex, piloţi concentraţi la maxim, tehnici roind în jurul avioanelor şi miros de gaz ars.

În locaţiile de bază, complexele de rachete sol-aer şi specialiştii din cadrul Batalionului de Război Electronic contribuie, tehnic, la desfăşurarea exerciţiului conform scenariului propus.

"S-a zburat în condiţii meteo marginale, însă s-a zburat permanent în plafon, iar scopul principal al exerciţiului, intercepţia în condiţii de bruiaj, a fost îndeplinit în condiţii optime", am aflat de la căpitanul Mihăiţă Marin, la aterizare.

Pentru specialiştii Batalionului de Război Electronic, activitatea, deşi complexă, a reprezentat o rutină în raport cu pregătirea şi profesionalismul demonstrate în nenumărate rânduri. Dincolo de aspectele tehnice, personalul a "beneficiat" de o săptămână în condiţii de aplicaţie, a avut de instalat şi dezinstalat tehnică. Toate acestea, însă, au avut ca efect dezvoltarea capacităţii de lucru în echipă şi întărirea coeziunii de grup, ne-a declarat **maiorul inginer Ionuţ ILIE**.

Comandantul unităţii, **generalul de flotilă aeriană Constantin DOBRE**, a supervizat bunul mers al lucrurilor din mijlocul acţiunii. Între "valurile" exerciţiului, a găsit timp pentru a aborda o problemă de stat major, de personal sau de corespondenţă. Semn că în raport cu alte activităţi, zborul e prizonierul timpului, al lucrurilor făcute repede şi bine.

Căpitan MIRCEA BARAC
ADRIAN SULTĂNOIU

Românii de la PAPA

Căpitan MIRCEA BARAC

Activitatea de la PAPA este susţinută de o echipă multinaţională, România numărându-se printre ţările care contribuie cu personal de specialitate. Personalul românesc numit la post în cadrul acestei entităţi NATO îsi desfăşoară activitatea în respectivele poziţii pentru o perioadă de patru ani.

Avionul C-17 Globemaster III este un aparat de zbor pentru transport strategic, cu o capacitate de 77 de tone de încărcătură pe care o poate transfera pe o distanţă de peste 4.450 de kilometri, şi apt să opereze în condiţii nefavorabile. Avionul va juca un rol foarte important în transportarea militarilor NATO în Irak şi Afganistan şi pentru furnizarea de material logistic bazelor din aceste regiuni. Întreţinerea aeronavelor la Baza Aeriană Papa se realizează sub contract Contacting Logistic Support de specialiştii Boeing, prezenţi la Papa într-un număr de aprox. 60 persoane", operarea acestora fiind asigurată de organismul militar Heavy Airlift Wing.

În 2007, NATO a selectat Baza Aeriană de la Papa, dintr-un număr de trei printre care şi Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, drept *Main Operating Base* (MOB) a celor trei avioane C-17 Globemaster III, pentru viitorul program *Startegic Airlift Capability* (SAC). Din Program au facut parte iniţial 17 state (Bulgaria, *Cehia*, *Danemarca*, Estonia, Finlanda, *Italia*, *Letonia*, Lituania, Olanda, Norvegia, Polonia, Slovenia, *Slovacia*, Suedia, Romania, Ungaria şi SUA), în cursul tratativelor, din diferite motive, cinci state s-au retras (Cehia, Danemarca, Italia, Letonia şi Slocavia) rămânând în prezent 12 state.

Două aeronave au fost achiziţionate prin intermediul NATO Airlift Management Agency (NAMA), iar al treilea reprezinta contributia SUA la program. Ele sunt operate de Heavy Airlift Wing (HAW) şi întreţinute sub contract cu firma Boeing prin intermediul Contracting Logistic Support (CLS).

HAW a fost activată la data de 27 iulie 2009, odată cu sosirea primei aeronave C-17, botezată SAC-1, numără un total de 131 de membrii şi are drept principale obiective răspunderea la cerinţele de transport strategic ale celor 12 naţiuni participante în program, inclusiv la cerinţele NATO şi al angajamentelor multinaţionale.

În septembrie 2009, SAC-1 a executat prima misiune în teatrul de operaţii Afganistan în sprijinul operaţiunii ISAF, aterizând pe aeroportul Mazar-i Sharif cu materiale şi echipamente destinate trupelor Suediei.

Următoarele două aeronave din totalul de trei au sosit la Baza Aeriană Papa în luna Septembrie 2009 (SAC-2), respectiv octombrie 2009 (SAC-3).

De la data activării până în prezent HAW a efectuat un număr de 142 misiuni însumând 2270 ore de zbor, transportând peste 6000 tone cargo şi 3800 pasageri. Pentru anul 2010 au fost estimate 2500 ore de zbor, până în luna septembrie fiind deja efectuate 1620 ore.

Iniţial programul a prevăzut efectuarea unui număr de 3500 ore de zbor pe an cu un raport de 4 echipaje per aeronavă, însă datorită retragerii din program a celor cinci naţiuni şi încadrarea HAW cu un raport echipaj/aeronavă de 3 la 1, acest lucru a devenit aproape imposibil.

Rolul Ungariei, în calitate de ţară gazdă, constă în punerea la dispoziţie a bazei aeriene de la Papa cu întreaga infrastructură, managementul spaţiului aerian, înmatricularea aeronavele şi a emiterea certificatele de aeronavigabilitate. Totodată, Ungaria în calitate de stat de pavilion al aeronavelor C-17 îşi asumă responsabilităţile pe care le implică prezenţa aeronavelor sale de stat în spaţiul aerian internaţional sau pe teritoriul unor terţe state.

Rândul de sus, de la stânga la dreapta: MM Ionuţ Niţu (C2 Airlift Validator), MM Melinda Kosa (LSS Supply Technician), MM Dan Rus (LSS Flyght Crew Chief)
Rândul de jos, de la stânga la dreapta: MM Stoenescu Claudiu (LSS Quality Evaluator Vehicle Maintenance), Dr. ing. Marius Danielescu (NAMA Logistics Officer), Lt.col. dr. ing. Mircea Ursu (Şef Birou Programe Forţe Aeriene şi Navale din DPIA, Reprezentantul Naţional în cadrul SAC PFC), Şerban Lungu (Directorul DPIA, Preşedintele SAC PFC), Lt. cdor. ing. Costel Gavrilă (LSS Director of Operation, Reprezentantul Naţional la Papa, Ungaria), MM Bogdan Mancas (LSS Supply Technician)

Schimb de experienţă româno-francez

Căpitan GABRIEL IACOVIŢĂ

În cursul lunii septembrie a.c., a avut loc o întâlnire între o delegaţie română şi una franceză având ca subiect planificarea apărării aeriene cu sisteme de rachete sol-aer HAWK.

Activitatea s-a constituit într-un bun prilej de schimb de informaţii – concepte, proceduri şi metode – de executare a operaţiilor de apărare aeriană, instrucţiei personalului, mentenanţei tehnicii de rachete, evaluării pregătirii tehnicii, tragerilor de instrucţie şi reale, cât şi integrarea sistemelor HAWK în elementele C3I.

În ceea ce priveşte instruirea, în subunităţile de foc HAWK franceze, aceasta este una de tip modular, în care toţi operatorii parcurg gradual etapele instruirii pe fiecare subsistem major. Instruirea personalului se delimitează în două componente majore: instruirea pentru creşterea nivelului de performanţă a operatorilor (echipe de luptă) şi instruirea pentru misiuni. Subofiţerii operatori şi de mentenanţă se instruiesc în subunităţi, atât din punct de vedere tehnic, cât şi tactic şi parcurg etape de instruire pe fiecare dintre subsistemele majore.

Evaluarea subunităţilor de foc se face anual, prin rotaţie, pentru fiecare subunitate de foc înzestrată cu sistemul HAWK, printr-un exerciţiu de 2 trageri reale în poligonul de trageri sol-aer, pe baza unor proceduri naţionale similare celor NATO.

After Lockheed Martin was awarded a contract from the Romanian Ministry of Defense in 2003, the American company delivered this year the first upgraded GAP FILLER radar. The radar will be tested and evaluated by Romanian military specialists, members of Lockheed Martin and personnel from Romanian subcontractor UTI. Romanian Air Force, which is the beneficiary of this deal, expects the radar to come into service for operational tasks at the beginning of the second quarter of 2011.

RADARUL GAP FILLER (TPS-79R)
în actualitatea Forţelor Aeriene

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Anul 2003. Pentru dotarea Forţelor Aeriene cu radare care să supravegheze înălţimile mici şi medii ale spaţiului naţional, furnizorul numărul 1 al Pentagonului, compania Lockheed Martin şi Ministerul Apărării au încheiat un memorandum, moment marcat şi de prezenţa, la Bucureşti, a adjunctului secretarului de stat pentru comerţ al SUA, William Lash. În urma semnării acestui document, partea americană a început dezvoltarea iniţială a două radare prototip. Acestea au fost livrate Forţelor Aeriene în decembrie 2004, pentru a fi testate chiar de beneficiarul lor, pe parcursul unui an.
Anul 2010. Primul radar Gap Filler, upgradat şi dezvoltat sub varianta TPS-79R, a intrat în dotarea Forţelor Aeriene. Locaţia de testare şi evaluare – Ianca. Curiozitatea a învins deficitul temporar de lichidităţi şi iată-ne, aşadar, porniţi spre Câmpia Bărăganului.

Altădată aproape sufocată de prezenţa aviatorilor, mica localitate brăileană ne întâmpină calmă, cu oameni aparent fără treabă, rezemând colţurile gardurilor. E simplu de ajuns la punctul radiotehnic de la Ianca. "Faceţi la dreapta pe singura stradă asfaltată. Mergeţi puţin şi ajungeţi la colonie. Atât a mai rămas acolo. Avioanele le-au dus în alte părţi".

Ghidaţi de un comunitar contemporan, traversăm toată fosta cazarmă mândră a aviaţiei. Undeva spre sfârşitul perimetrului, radarul P-18 se înalţă semeţ, nepărând ai păsa de fratele său mai tânăr, mai puternic, mai... digital. Ceva mai la dreapta, pe noua sa biută construită special, radarul TPS-79R ne întâmpină cu un "zâmbet" larg. Specialiştii americani de la Lockheed Martin, cei ai subcontractorului român UTI şi viitorii utilizatori – militarii de la Ianca roiesc în jurul său.

Căpitanul Aurelian Bălan, comandantul postului radar

"Având în vedere că progresul tehnologic este fantastic în ultimii ani, noi am pus condiţia ca radarul să fie un sistem deschis, astfel încât să poată fi foarte uşor modernizat şi adus la zi în toată această perioadă", afirma **colonelul Cristian MATEESCU,** adjunctul şefului Direcţiei Tehnice şi Programe de Înzestrare din Departamentul pentru Armamente în momentul semnării acordului cu partea americană.

Cât din această dorinţă s-a realizat? "Cred că, la momentul actual, acest radar este varianta optimă pentru noi. Sunt convins că el a fost adus, prin programul de upgrade, la cerinţele noastre, de intrare, începând cu anul 2011, în Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană", este speranţa comandantului postului radar de la Ianca, **căpitanul Aurelian BĂLAN**. "Radarul are capacitatea de a funcţiona telecomandat şi poate fi transportat cu ajutorul avionului C-130 Hercules. Deşi în perioada de testare anterioară au apărut unele probleme tehnice, previzibile, specialiştii americani au reproiectat anumite componente şi au îmbunătăţit fiabilităţile radarului în funcţie de cerinţele noastre. Acum avem un produs nou, mai matur. Numai faptul că are capacitatea de descoperire a ţintelor cu peste 50 de kilometri mai mare faţă de cele care sunt în funcţiune şi aparţin puşcaşilor marini americani spune multe despre

Sistemul radar "Gap Filler" este destinat pentru: cercetarea spaţiului aerian, descoperirea, urmărirea şi identificarea ţintelor aeriene care evoluează la înălţimi mici şi medii, asigurarea de date tridimensionale despre poziţia acestora şi transmiterea datelor radar la utilizatori.

De asemenea, sistemul asigură executarea supravegherii radar, controlul traficului aerian, dirijarea avioanelor proprii la interceptare şi indicarea ţintelor către sistemele de rachete sol-aer. Radarul este protejat împotriva contramăsurilor electronice şi transmite în mod automat datele radar în reţeaua de comandă şi control a Forţelor Aeriene având posibilitatea de telecomandă şi telecontrol.

capabilităţile lui”, completează comandantul.

Inevitabil, vine comparaţia cu sistemul analogic aflat în dotarea radiolocatoriştilor brăileni. “Nu spune nimeni că acum, gata, trebuie să renunţăm la serviciile <<bătrânului>> P-18. Chiar dacă se află în dotarea noastră de mult timp, iar resursa lui se află în faza terminală, acesta şi-a dovedit în permanenţă fiabilitatea. El va continua să funcţioneze ca rezervă pentru noul radar. Putem spune că toţi cei care lucrăm aici am ajuns la perfecţiunea lucrului pe radarul P-18. De aceea, sunt convins că îl vom utiliza încă multă vreme de acum înainte. În plus, noul radar se află, deocamdată, în faza de instalare. Apoi, urmează câteva luni de teste şi abia apoi vom începe utilizarea lui în capacitate optimă”, întăreşte spusele comandantului **maistrul militar clasa a III-a Gheorghiţă MOSOR**, unul din operatorii radar.

Vântul suflă aspru la Ianca. “Ciulinii Bărăganului” – această sintagmă utilizată peiorativ în multe contexte, îşi dovedeşte truismul cinic. Unitatea de la Ianca nu are o delimitare activă, suprafaţa sa fiind curentă, nu sunt gaze. Într-adevăr, din vorbă în vorbă, am ajuns, inevitabil, la partea mai puţin plăcută.

“Probleme sunt destule, nici nu are rost să le inventariem pe toate. Până la urmă, nici nu ni se mai par aşa de grave. Aşa puţini câţi suntem, suntem uniţi şi astfel, toate aceste inadvertenţe le suportăm la comun. Sperăm ca statul nostru de încadrare să sufere, cu ocazia acestor restructurări din Forţele Aeriene, modificări în folosul îndeplinirii la nivel optim a misiunilor ordonate. Tranziţia cadrelor pe funcţii este, cu adevărat, singura problemă reală, la care nu avem nici o putere de rezolvare. Dar sunt convins că odată cu repartizarea noului radar vom avea şi sprijinul necesar”, îşi exprimă speranţa comandantul unităţii.

Caporalul Petruş Soare, un devotat specialist al staţiei P-18

Caporalul clasa a III-a Petruş SOARE este de serviciu la P-18. Este unul din norocoşi. Deşi a împlinit 40 de ani, a fost rechemat în serviciu. “Ce să spun... Eu am dat totul pentru această specialitate, pentru aceşti oameni care sunt colegii mei. Sunt mulţumit că armata mi-a oferit această nouă şansă, mai ales că oferta locală de muncă este una doar de criză. Atât. În rest, să fim sănătoşi...”.

De serviciu la punctul STAR – maistrul militar Gheorghiţă Mosor

În rest, linişte... Câinii îşi fac apariţia, ne miros şi constată apatici: suntem de-ai lor. Radarul TPS-79R, cu ai săi semiconductori şi sisteme digitale, transformă instantaneu undele recepţionate în semnale electronice. Alături, P-18-le nu se dă bătut. Îşi încinge tuburile şi transmite prin intermediul extractorului de date, informaţiile obţinute. Parcă nici nu mai contează că aproape toţi militarii sunt navetişti, dar nu au compensaţia adecvată acestui statut, nici că anumite sporuri aproape fireşti nu se regăsesc în remuneraţia lor, deşi unitatea e “undeva prin câmp”, departe de zona civilizată. Despre asistenţa medicală, religioasă sau psihologică trecem în tranzitul discuţiei. Se fac toate.

Privind înainte cu... speranţe

interconexată cu pământurile localnicilor. Lucrate sau nu, acestea fac munca militarilor mult mai greoaie. Distanţele relativ mari între obiective, în special în condiţii de iarnă tipice zonei, înseamnă efort suplimentar. Sunt oameni puţini la Ianca. Termenul de oameni cauciuc li se aplică masiv şi crunt. Toţi fac radiolocaţie, pază, serviciu interior. La Ianca nu este apă

Aşa este. Să fim sănătoşi... În pas cu vremurile, Forţele Aeriene au optat pentru modernitate. Radarul TPS-79R, un radar mobil, ce va fi conectat la Sistemul Comandă-Control Aerian, urmează să-şi demonstreze calităţile, capacităţile. Fără discuţie, misiunile ordonate vor fi executate prompt, în parametrii de timp şi calitate ceruţi. Despre cei care vor face ca toate aceste aspecte să aibă doar caracter pozitiv, poate altădată...

La Tărlungeni

Tabăra de călire a studenţilor Academiei Forţelor Aeriene

Locotenent LAURA COZLOV

Când majoritatea studenţilor civili îşi fac planuri de vacanţă la munte sau la mare, stau acasă sau se distrează cu prietenii, studenţii militari sunt fie în sesiune, fie în stagiu, fie în tabăra de instrucţie. Acasă înseamnă cazarma, prietenii cu care se distrează sunt colegii, la mare merg poate doar în vreo excursie de studii, iar la munte în tabăra de instrucţie.

În perioada 14-26 august, în Tabăra de Instrucţie de la Tărlungeni, s-a desfăşurat a treia etapă de instruire din această vară, cu studenţi militari ai Academiei Forţelor Aeriene din trei plutoane de anul doi, de la armele Aviaţie Nenaviganţi, Rachete şi Artilerie pentru Forţele Aeriene şi Rachete şi Artilerie pentru Forţele Terestre.

While most civilian college students are making plans about how to spend their holiday at the seaside or in the mountains, are staying home or are having fun with their friends, military college students find themselves either taking finals or working hard in training camps or military bases. "Home" is for them the barracks, their friends that they are having fun with are their classmates, and they only see the seaside during a seaside military base tour and the mountains during a march.

From 14 to 26th August the third stage of military training took place in the Tarlungeni Training Camp. Participants to this military training were three platoons of second year students from the Romanian Air Force Academy, from three branches: Non-Flying Personnel and both Air Force and Army Missiles and Anti Aircraft Artillery.

Introducere în peisaj

Tabăra se află aproape de Braşov, într-un peisaj feeric cu munţi împăduriţi, dealuri cu păşuni întinse, drumuri de munte şi râuri repezi ce se strecoară printre stânele şi casele răsfirate pe înălţimi.

Lângă cabana de lemn în care sunt cazaţi studenţii, flutură drapelul tricolor ridicat pe un catarg. În fiecare dimineaţă şi în fiecare seară, militarii îl salută cu respect şi îl ridică sau coboară pentru a marca începutul şi sfârşitul zilei de instrucţie. În cele 4 camere ale cabanei destinate cazării, paturile sunt supraetajate şi organizate astfel încât să încapă 30 de băieţi şi 20 de fete. Raniţ ele sunt agăţate de marginea patului şi celelalte materialele sunt aşezate ordonat, gata oricând pentru "a lua poziţia de drepţi" în orice situaţie.

Antrenament cu pistolul Carpaţi

Ziua începe cu înviorarea de dimineaţă. Înviorarea pot să o descriu printr-un vechi motto al taberei: *"La Tărlungeni soarele nu răsare decât dacă alergi!"*. Studenţii, deşteptaţi la ora 6 a.m. de gradatul de serviciu, se echipează iute şi ies afară unde fac câteva exerciţii de încălzire în răcoarea zorilor. Apoi pornesc împreună cu un cadru militar la o alergare pe traseele străjuite de copaci şi tăiate de câte un pârâu temporar adăpat din roua dimineţii ce se adună din pădure. Alergarea este sprintenă pentru că timpul este scurt, iar înainte de a servi masa de dimineaţă la ora şapte, studenţii trebuie să se spele, să se echipeze şi să întreţină sectoarele. După inspecţia de dimineaţă, la ora opt, încep cursurile.

Un program solicitant

Rolul pe care îl au taberele de instrucţie este acela de a pune bazele pregătirii ofiţerului care trebuie să formeze la rândul lui militari. Ca să poată face acest lucru trebuie să conştientizeze care sunt limitele umane, cât poate să ceară şi ce trebuie să facă pentru a bunătăţi performanţele subordonaţilor. Şi cum poate un militar conştientiza mai bine aceste lucruri decât încercând pe propria piele ceea ce va cere în viitor de la oamenii pe care îi va instrui! Tabăra de instrucţie este un loc ce combină şi formează multe calităţi care sunt necesare militarului din orice armă şi care vor da rod în timpul diferitelor misiuni şi aplicaţii viitoare. De aceea programul taberei cuprinde anumite cursuri de formare, care pe lângă partea teoretică implică şi una practică. Astfel, cursurile care se ţin în tabără fac parte din două module disciplinare: Instrucţia Acţiunii Asociate şi Instrucţia de Bază.

Instrucţia Acţiunii Asociate cuprinde Tactică Generală – la care se studiază noţiuni specifice câmpului de luptă şi desfăşurării

Student caporal Cătălina Iacob

trupelor, Topografie Militară – la care se studiază orientarea în teren, măsurarea distanţelor şi alte elemente pentru organizarea

Colonelul Mihai Vitalariu, locţiitorul comandantului taberei

câmpului tactic, Comunicaţii şi Informatică – aici militarii învaţă să realizeze şi să folosească legăturile radio, Instrucţie Genistică – care se ocupă cu studiul amenajărilor genistice elementare cum ar fi construirea unui locaş de tragere, construirea cortului şi a locului de campare atunci când studenţii se deplasează în marşuri, detonarea unei cantităţi de trotil etc. şi CBRN – la care se învaţă cum se realizează protecţia împotriva mijloacelor chimice, biologice, radiologice şi nucleare, folosirea completului de protecţie din dotare şi a fumigenelor pentru mascare etc.

Instrucţia de Bază cuprinde Legi şi Regulamente Militare, Instrucţie de Front – la care se învaţă mânuirea armei şi modul de deplasare al militarilor şi Instrucţia Tragerii cu Armamentul de Infanterie – la care învaţă practic din ce se compun, cum se folosesc armele din dotare şi se fac antrenamente de tragere. Acestea sunt cursurile care cuprind, pe scurt, aproape toate activităţile pe care le desfăşoară studenţii militari în tabăra de instrucţie. Programul este, în concluzie, foarte încărcat şi solicitant.

Cursurile din timpul zilei durează până seara târziu şi sunt delimitate de servirea meselor. După primele două cursuri în care fie au mărşăluit peste dealuri, fie s-au târât şi au alergat prin iarba încă udă şi prin fânul proaspăt cosit, urmează la ora 11 o scurtă gustare, după care alte două cursuri de instrucţie.

La ora 14 vine cu maşina prânzul gătit la cantina academiei. De la ora 16 până la ora 19 urmează alte două cursuri. După cursuri, masa de seară, curăţatul armamentului, studiu individual şi timp la dispoziţia studentului până la ora 22, când se dă stingerea. Ziua următoare va fi una tot atât de lungă, aşa că odihna cea mult aşteptată este o binecuvântare.

O zi de instrucţie

În prima parte a dimineţii din timpul vizitei, studenţii militari au executat un antrenament de desfăşurare pentru luptă în teren, după care s-au pregătit pentru tragerea de zi şi de noapte cu pistolul Carpaţi, desfăşurată în aceeaşi zi. Desfăşurarea în teren a fost executată de către echipele de luptă sub îndrumarea şefilor de clasă şi a comandanţilor de grupă, comandantul de pluton fiind doar observator, având în vedere că studenţii de anul doi se aflau la a doua tabără de instrucţie, iar experienţa trebuia să-şi spună cuvântul.

Am observat-o în acţiune printre ceilalţi şefi de clasă şi pe **student caporalul Cătălina IACOB**, de la arma Rachete şi Artilerie pentru Forţele Terestre, dând comenzi echipei de luptă şi antrenându-se pentru tragerea cu pistolul. Am aflat ulterior de la Cătălina că prima tragere cu această armă i s-a părut interesantă şi dinamică, că a tras cu o armă bună şi a reuşit să lovească toate ţintele. Şi pentru **studentul caporal Alin SOFIAN** tragerea cu pistolul a reprezentat o activitate antrenantă şi plăcută, lucru care nu este de mirare, pentru că materia lui preferată din tabără a fost Instrucţia Tragerii cu Armamentul de Infanterie.

Student caporal Alexandra Vasile, la cursul de Tactică Generală

Studentul caporal Ionuţ NEDER a avut norocul să-şi serbeze ziua de naştere chiar în ziua tragerii cu pistolul. Comandanţii de plutoane au acordat o scurtă pauză pentru felicitări, binevenită, pentru că tragerea a durat până noaptea târziu şi nu a mai fost timp pentru a sărbători evenimentul. Timpul se scurge repede la Târlungeni datorită numeroaselor activităţi desfăşurate, chiar dacă, în comparaţie cu prima tabără de instrucţie din anul întâi, care a durat trei săptămâni, în anul doi, "programul este mai lejer şi durează doar două săptămâni", după cum ne-a explicat **studentul caporal Anca MARDARE**.

Grupa în atac

Exerciţiul tactic a fost bine regizat, studenţii s-au organizat între ei, şefii de grupă au discutat planul de acţiune şi au trecut la fapte. S-au desfăşurat în dispozitiv de luptă, s-au dirijat prin semne şi semnale şi au început să se deplaseze în câmpul tactic astfel încât să nu poată fi ochiţi de inamic. După un asemenea efort, învăluiţi de miros de flori de câmp şi de iarbă cosită, de soarele blând şi puternic şi de copacii aşezaţi în trepte pe jilţurile munţilor, studenţii militari aveau obrajii roşii şi feţele zâmbitoare.

Colonelul Mihai VIŢALARIU, locţiitorul comandantului Taberei de Instrucţie de la Târlungeni este şi a fost profesor de Tactică Generală pentru mai multe generaţii de studenţi ai academiei. Acesta apreciază că studenţii militari au fost şi sunt receptivi la diferitele activităţi chiar dacă promoţiile s-au schimbat, iar condiţiile de campanie din tabără s-au îmbunătăţit de la o generaţie la alta.

În loc de concluzii

Tabăra de Instrucţie s-a încheiat cu un marş pe un traseu muntos de 18 km între localităţile Târlungeni şi Hărman. Marşul a fost organizat într-un exerciţiu numit "Grupa de infanterie în apărare". Militarii au fost nevoiţi să suporte greutatea materialelor individuale (raniţă, armă, complet de protecţie şi materiale pentru campare), participând în acelaşi timp la exerciţii tactice şi de supravieţuire.

Tot student caporalul Cătălina Iacob ne-a mai spus că marşul nu i s-a părut greu, acest lucru datorându-se antrenamentului progresiv din cele două săptămâni anterioare, dar şi vremii. De aceeaşi părere a fost şi studentul caporal Sofian, însă au existat şi cazuri în care militarii au suferit de pe urma bătăturilor cauzate de lungimea distanţei şi a drumurilor pietruite de munte. *"Am avut mare noroc de vreme bună, dimineaţă a plouat puţin şi în cursul zilei a fost răcoare şi plăcut"*, ne-a mărturisit Cătălina.

Între 27 august şi 27 septembrie, după un lung semestru de studiu şi instrucţie, răsplătit cu avansarea la gradul de sergent sau de plutonier pentru noii gradaţi, studenţii militari, care au trecut în ultimul an de academie, s-au bucurat de luna de vacanţă cea binemeritată, de vară sau de toamnă, după cum preferă fiecare să o numească.

Pentru aceştia, a doua tabără va rămâne o amintire plăcută, demnă de povestit la gura sobei. Experienţa acumulată le-a oferit satisfacţia şi convingerea că vor putea să ofere încredere în forţele proprii viitorilor subordonaţi, atunci când se vor afla în faţa unor situaţii limită.

Aerodromul Mihail Kogălniceanu

Centrul Nervos al Relațiilor Internaționale din Armata României

Căpitan Mircea BARAC

Aerodromul Mihail Kogălniceanu reprezintă o pagină de istorie care nu se lasă împinsă în trecut de trecerea timpului. În vreme ce ajutajele avioanelor de luptă care încingeau pista aerodromului în urmă cu nu foarte mulţi ani au făcut saltul în istorie, destinaţia aerodromului a făcut saltul adaptării la noile cerinţe impuse de statutul ţării noastre de partener NATO. Faptul că de mai bine de trei ani în respectiva locaţie funcţionează o unitate cu rol de centru nervos raportat la misiunile armatei române în relaţiile cu partenerii de coaliţie, a făcut ca lipsa din înzestrare a escadrilelor de avioane de luptă să fie compensată cu un ritm susţinut de acordare a facilităţilor HNS – Host Nation Support pentru foarte multe exerciţii internaţionale şi nu numai.

Mihail Kogalniceanu Airfield has reserved its place in history. While the fighter jets that used to heat the airfield became part of history, the airport changed in order to meet NATO requirements, when Romania became a member of NATO. For more than three years in Mihail Kogălniceanu Airfield there is a military base which has the purpose to ensure the performing of tasks related to missions between Romania and the coalition partners. For this reason, the lack of military airplane in this base was counterbalanced by Host Nation Support (HNS) in many international exercises and other situations.

Prima zi de toamnă

În foişorul de lemn de lângă comandament, comandantul unităţii – **căpitan-comandorul Adrian VASILE** şi locţiitorii săi ţin şedinţa de lucru, la prima oră, în aer liber, în briza întreruptă de decolările şi aterizările aeronavelor ce tranzitează aeroportul civil sau militar de la Mihail Kogălniceanu – MK. şi sub atenta supraveghere a monumentului închinat celor 20 de eroi ce şi-au pierdut aripile în slujba aviaţiei militare române pe acest aerodrom de-a lungul timpului, o piatră de strajă aflată la intrarea spre calea de rulaj. Această rutină am descoperit-o în prima zi de toamnă a anului în curs, într-o dimineaţă mai răcoroasă decât de obicei. Aspecte privind securitatea zborului, proceduri de **APOD/APOE** (Aerial Port of Debarkation / Embarkation), coordonarea activităţilor cu entitatea militară SUA dislocată în locaţie, proceduri de acces, proceduri de acordare a sprijunului naţiunii gazdă diferitelor activităţi desfăşurate, primiri VIP, probleme personale sau de serviciu ale personalului, etc., toate acestea sunt dezbătute în foişor.

Onor la Preşedinte

Vizita Şefului USAFE în România

Prin destinaţie, misiuni şi natura funcţionalităţii sale, prin unicitatea sa, aerodromul a devenit în scurt timp una din principalele cărţi de vizită ale Forţelor Aeriene Române. Dacă vizitele la nivel şefi de armată străină au devenit pentru personalul unităţii simplă rutină, primirea preşedinţilor SUA şi României pe acest aeroport, în anul 2008, a reprezentat piatra de încercare a profesionalismului şi capacităţii organizatorice a personalului de la MK.

Logo-ul sub care funcţionează unitatea – ***NIHIL OBSTAT*** – Nimic nu împiedică executarea misiunii, a fost transformat, cu ocazia respectivului eveniment, în renume.

Repere organizatorice

Aproximativ 100 de oameni pun umărul la bunul mers al lucrurilor într-o facilitate de peste 100 hectare şi cu mai mult de 100 clădiri.

Din punct de vedere organizatoric, unitatea este structurată pe trei domenii de activitate, respectiv: Operaţii şi Instrucţie, Logistică şi Protecţia Forţei.

„În cei peste trei ani de la înfiinţare, aerodromul a găzduit şi planificat peste 20 activităţi de instruire a militarilor români cu parteneri din Belgia, Franţa, Germania, Italia, Serbia, Ucraina, SUA.

Dacă exerciţiile ce urmează a se desfăşura pe acest aerodom se cunosc cu cel puţin şase luni înainte, oferind planificatorilor timpul necesar organizării în cele mai bune condiţii, vizitele VIP pot fi anunţate doar cu câteva zile şi, foarte rar, chiar câteva ore înainte, reprezentând o permanentă provocare şi confirmând capabilităţile organizatorice şi viteza de reacţie în situaţii limită ale întregului personal”, ne-a explicat comandantul unităţii.

Principalele misiuni

Principala misiune rămâne cea de **APOD/APOE**. Astfel, pe timpul exerciţiilor, vizitelor sau tranzitului, personalul aerodromului asigură deservirea aeronavelor din punct de vedere aeroportuar, precum: alimentare, parcare, formalităţi la trecerea frontierei de stat, etc.

Generalul David H PETRAEUS în timpul unei escale la MK

Totodată, un pluton de poliţie militară are în grijă paza cazărmilor şi este pregătit permanent să efectueze controlul tehnic antiterorist al personalului şi vehiculelor. În cadrul exerciţiilor bilaterale, securitatea este asigurată şi cu patrule mixte formate din militari români şi militari ai armatelor partenere.

Însă pe timpul exerciţiilor, în afara asigurării HNS, militarii unităţii sunt angrenaţi în procesul de planificare, organizare şi chiar de desfăşurare a acestora, asigurând de exemplu, controlul traficului aerian la aerodrom.

„Din punctul de vedere al operaţiilor şi instrucţiei, unitatea asigură: gestionarea zonei de responsabilitate a aerodromului, securitatea forţelor române şi străine staţionate pe aerodrom, antrenamente EOD, exerciţii de intervenţie la obiectiv, convocări pe linie de poliţie militară cu specialişti americani, organizarea unui dispozitiv de pază instantaneu. Bineînţeles, nu întotdeauna lucrurile sunt simple, uneori apărând şi momente dificile generate, de exemplu, de diferenţele între legislaţia română şi cea a statelor partenere. Însă noi putem spune că avem deja o experienţă bogată în a găsi soluţii în dinamica desfăşurării evenimentelor”, am aflat de la **maiorul Laurenţiu CUCIUREANU**, şeful Operaţiilor şi Instrucţiei.

Un moment memorabil – Air Force One şi Preşedintele SUA pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, aprilie 2008

Exerciţiile trec, amintirile rămân

Cea mai complexă misiune de tip HNS a fost generată de prezenţa, în 2007, a formaţiei de acrobaţie a Forţelor Aerine SUA – **Thunderbirds**, cu ocazia primului turneu în afara SUA (n.r. de după atacurile din 11 septembrie 2001).

Din punct de vedere emoţional, momentul cu încărcătura cea mai mare a fost marcat de exerciţiul Proof of Principle (2007), primul exerciţiu de forţe terestre româno-american desfăşurat după instalarea comandamentului Task Force East pe MK. Exerciţiile de tip „Rotation” au drept scop dezvoltarea potenţialului de instruire în comun, dar şi a interoperabilităţii între trupele române şi americane şi se desfăşoară în baza Acordului dintre România şi Statele Unite ale Americii privind activităţile forţelor Statelor Unite staţionate pe teritoriul României, semnat la Bucureşti în 2005 şi ratificat de Parlamentul României în 2006.

„Însă memorabile vor rămâne acţiunile prilejuite de întrevederea, la Neptun, dintre preşedintele României, Traian Băsescu şi omologul american, George W. Bush, cu ocazia summitului NATO ce s-a desfăşurat la Bucureşti în anul 2008. Atunci, preşedintele SUA, împreună cu prima doamnă, a sosit la MK la bordul Air Force One. După intonarea imnurilor de stat cei doi preşedinţi au trecut în revistă garda de onoare şi au primit onorul. Pentru tot parcursul tranzitării aerodromului, personalul unităţii a fost direct responsabil de securitatea deplasării coloanei oficiale a preşedintelui american şi a unei aeronave prezidenţiale. A fost o săptămână fiebinte. Au fost adoptate măsuri excepţionale şi oamenii de la MK şi-au îndeplinit încă odată cu succes misiunea. Răsplata au primit-o la plecarea celor doi preşedinţi, care au zăbovit pentru o fotografie de grup, lângă Air Force One, cu militarii români

Vizita generalului american William T HOBBINS, comandantul USAFE

şi americani prezenţi pe Aerodrom. Şi scurta întâlnire cu generalul David Petraeus, actualul comandant al forţelor internaţionale din Afganistan, cu ocazia unei escale tehnice pe MK, a avut o încărcătură aparte”, îşi aminteşte cu un uşor iz de mândrie căpitan-comandorul Vasile.

Oamenii şi avatarurile meseriei

Dacă în ceea ce priveşte îndeplinirea misiunilor de către personalul militar cu maxim profesionalism nu există nici un fel de îndoială, proverbul românesc conform căruia omul

Aspect de la un exerciţiu multinaţional

sfinţeşte locul, reprezintă laitmotivul după care este organizată sala de mese atât din punct de vedere estetic, cât şi din punct de vedere al serviciilor oferite. În condiţiile în care banii pentru investiţii lipsesc cu desăvârşire de ani de zile, personalul popotei de la Aerodromul Mihail Kogălniceanu ar putea oferi, dincolo de o mâncare excelentă colegilor români sau străini, traininguri specializate pentru personalul (de multe ori al unei firme profesioniste) din cadrul multor alte unităţi ale armatei române şi nu numai, în domeniul servirii mesei şi al amenajării popotei. Muzică de calitate la volum de cameră, ambientarea spaţiului cu teme potrivite sezonului, instrumente de epocă plasate discret în locuri atent alese, aerisire corespunzătoare şi nu în ultimul rând curăţenie impecabilă. Roadele pomilor fructiferi din curte sunt transformate în dulceţuri folosite la prepararea desertului, iar murăturile sunt pregătite prin eforturi proprii. Rezultatul este că servitul mesei face saltul de la o necesitate fiziologică primară la nivel de ritual. *„Toate acestea prin autofinanţare dar mai ales cu mult entuziasm, imaginaţie şi dăruire”*, ne asigură doamna **Constantina HÎRGĂU**, şefa blocului alimentar.

Personalul de la popota unităţii, o echipă de nota 10

Sergent major Alina ATANASIU, comandanr grupă transport

La parcul auto am întâlnit-o pe **sergentul-major Alina ATANASIU**, o tânără extrem de pasionată de meseria sa. Comandant grupă transport şi mecanic conductor, tânăra subofiţer a îmbrăţişat cariera militară absolvind şcoala militară de la Piteşti, promoţia 2005, în specializarea auto. şi-a descoperit în motoare o adevărată vocaţie, însă are grijă să nu neglijeze nici viaţa personală. Soţul, paramedic pe elicopterele de intervenţie din cadrul unei escadrile de elicoptere dislocată pe aerodrom, o susţine în tot ceea ce întreprinde, mai ales că, de multe ori fac echipă, unul în calitate de paramedic şi celălalt şofer pe ambulanţă.

Poliţia Militară în acţiune

Deficitul existent în statele de încadrare la nivelul fiecărei unităţi nu putea face excepţie nici în acest caz. Exemplul cel mai concludent este reprezentat de **maistrul militar clasa a II-a Vicenţiu MARIA**, care îndeplineşte cumulativ atât funcţia de administrator de subunitate cât şi pe cea de şef al comunicaţiilor, cea de a doua fiind funcţie de ofiţer, însă neîncadrată de la înfiinţare. În aceeaşi situaţie se află şi maistrul **militar clasa a II-a Lucian DAMIAN**, care are în responsabilitate atât gestionarea documentelor unităţii cât şi activităţi pe linie de personal şi financiar. *„Bunul mers al lucrurilor se bazează pe coeziunea grupului, pe buna înţelegere şi pe relaţiile informale la nivelul colectivului”* ne asigură maistrul militar Damian. În condiţiile în care specializarea sa de bază este radiolocaţie de bord, actualele sarcini îndeplinite nu fac decât să confirme mobilitatea şi adaptabilitatea de care dispune personalul din unitate.

Şeful biroului Operaţii şi Instrucţie, componentă de bază din structura oraganizatorică a unităţii

Am părăsit Aerodromul Mihail Kogălniceanu cu sentimentul că timpul încă nu şi-a spus ultimul cuvânt în ceea ce priveşte aspectele tehnice. Faptul că unitatea joacă un rol aparte în cadrul armatei române, în general, şi al Forţelor Aeriene în special, iar oamenii dau dovadă de un real profesionalism îndeplinind cu succes misiuni extrem de dificile prin prisma relaţiilor internaţionale însă sub rezerva relaţiilor informale şi al coeziunii la nivelul grupului, este dovada faptului că lucrurile cu adevărat bune au nevoie de timp. Numai că şi timpul are limitele lui, care sunt în strânsă legătură cu vremurile. Sau, cum spune comandantul unităţii: *„Cât despre viitor nu trebuie să-l prevezi, ci să-l faci posibil.”*

THUNDERBIRDS, Air Show la MK, iunie 2007

15 ANI cu MiG-21 LanceR

La data de 25 august 2010, s-au împlinit 15 ani de la zborul inaugural al prototipului avionului MiG-21 LanceR. Începând cu anul 1996, aeronavele modernizate au intrat în dotarea Forţelor Aeriene Române.

Realizându-se implementarea unui sistem integrat de avionică şi armament, s-a vizat, deopotrivă, crearea condiţiilor de îndeplinire a cerinţelor de interoperabilitae cu forţele NATO. Performanţele avionului au crescut considerabil, făcându-l comparabil cu aeronavele de generaţie avansată, cum sunt F-16, F-5, F-4, F-18, Gripen sau Mirage-2000, modernizate, şi ele, de-a lungul anilor, în funcţie de cerinţele spaţiului de luptă.

25.000 de ore de zbor cuprinse în peste 37.000 de misiuni executate în ţară şi în străinătate – antrenament, aplicaţii PfP, exerciţii NATO, misiuni ordonate, Serviciul de "Poliţie Aeriană" – reprezintă cartea de vizită cu care piloţii supersonişti şi avionul MiG-21 LanceR se recomandă pentru trecerea în scurt timp pe orice tip de avion multirol modern.

Cei 15 ani cu MiG-21 LanceR au însemnat exerciţiile multinaţionale "COOPERATIVE KEY" (Turcia – 1998 şi 2004, Slovacia – 1999, România – 2000, Bulgaria – 2001 şi 2003, Franţa – 2002), "STRONG RESOLVE" (Polonia – 2002), precum şi exerciţiile bilaterale anuale desfăşurate în cooperare cu Forţele Aeriene din Franţa, Anglia, Olanda, Israel şi SUA.

Nu în ultimul rând, trebuie amintit aici executarea Serviciului de Luptă Poliţie Aeriană şi executarea misiunii BALTICA 2006 (misiune de Poliţie Aeriană pentru asigurarea integrităţii spaţiului aerian al Ţărilor Baltice).

On 25th August 2010 the Romanian Air Force celebrated the 15th anniversary of the flight of the first MiG21 LanceR Prototype. Starting in 1996, these upgraded airplanes came into service.

In order to meet NATO requirements, an integrated avionics and weapon system was implemented. These changes increased the overall airplane performance making it comparable to airplanes such as F-16, F-5, F-4, F-18, Gripen or Mirage 2000. The Romanian MiG supersonic pilots can take pride in over 25,000 flying hours during over 37,000 both domestic and foreign missions, NATO training exercises and Air Police missions.

The 15 years since MiG21 has been in use, have meant multiple accomplishments, such as the following multinational missions and exercises: COOPERATIVE KEY" (Turkey – 1998 and 2004, Slovakia – 1999, Romania – 2000, Bulgaria – 2001 and 2003, France – 2002), "STRONG RESOLVE" (Poland – 2002), and also the bilateral training exercises with the French Air Force, Royal Air Force, Royal Netherlands Air Force, Israeli Air Forces and the United States Air Force.

At last, but not the least, we have to point out the successful air police mission and the BALTICA 2006 (Air Police mission designed to ensure the air space integrity over the Baltic States).

Necesitatea modernizării

Avionul **MiG-21 „Fishbed"** a debutat pe cerul lumii la Tushino, Rusia, în iunie 1956, cam în acelaşi timp cu omologul său american, avionul F-5. După aproape 50 de ani, ambele avioane se află încă în serviciu, însă cu posibilităţi de luptă ce depăşesc cu mult configuraţia lor iniţială.

Dovedindu-se un avion de rezistenţă în Forţele Aeriene Române, MiG-21, în ciuda unei maniere de pilotaj greu de învăţat în faza de început, a devenit un fel de piatră de încercare pentru piloţii care au zburat ulterior alte categorii de avioane de vânătoare: cine a zburat bine MiG-21 a zburat foarte bine pe alte tipuri de aeronave!

MiG 21 MF înarmat cu rachete aer-aer înainte de modernizare, în zbor de antrenament

Modernizarea aparatului MiG-21 a avut ca obiectiv principal creşterea capacităţii de luptă prin echiparea cu un sistem de avionică performant, bazat pe integrarea unor senzori avansaţi şi a armamentului inteligent, precum şi pe utilizarea acestora după cerinţele operaţionale ale avioanelor moderne. Chiar fără remotorizare, fără a modifica aerodinamica acestui avion şi în egală măsură păstrând maniera generală de zbor, MiG-21 LancerR depăşeşte stadiul pilotajului aproximativ, bazat în mare măsură pe simţurile şi aprecierile umane, pe indicaţii analogice, şi face saltul spre un pilotaj semnificativ uşurat, susţinut de afişaje digitale de înaltă precizie, asistate de calculator, sporindu-i astfel popularitatea şi reputaţia.

Avionul MiG-21 modernizat este realizat în două variante de bază: varianta „**Interceptor**", destinată în principal combaterii ţintelor aeriene la înălţimi medii şi mari, precum şi luptei aeriene manevriere; varianta „**Atac la sol**", destinată intervenţiei asupra ţintelor şi obiectivelor terestre.

Cele două variante constructive prezintă o serie întreagă de caracteristici noi:

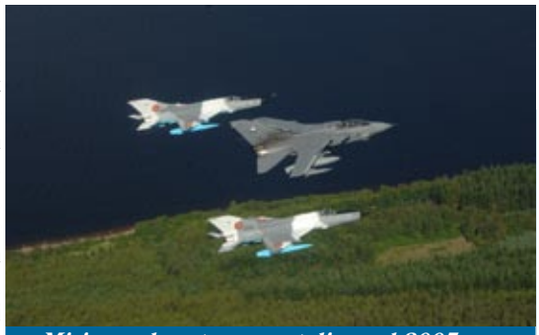
- dezvoltarea

MiG 21 LanceR, prezentat cu variantele de înarmare la expoziţia de tehnică militară Expomil 2000

interfeţei om-maşină, în sensul perfecţionării legăturii indestructibile între pilot, mediu şi avion, cu finalitate benefică în îndeplinirea misiunii de luptă;

• capabilităţi de atac şi navigaţie cu precizie ridicată, permiţând pilotului selectarea succesivă a modurilor principale de luptă, respectiv realizarea unui zbor riguros asistat, deasupra zonei survolate;

• creşterea capacităţii de supravieţuire împotriva ameninţărilor aer-aer, respectiv sol-aer, avionul fiind dotat cu un sistem de avertizare asupra ameninţărilor directe şi indirecte, cu un complex de recunoaştere a apartenenţei, având posibilităţi de contracarare a acestor ameninţări;



Misiunea de antrenament din anul 2005 cu Forţele Aeriene din Marea Britanie a demonstrat interoperabilitatea cu cele mai variate tipuri de aeronave ale Alianţei Nord Atlantice

• rapiditate şi precizie în planificarea şi pregătirea misiunilor, modalitate modernă prin care misiunea de luptă este detaliată şi introdusă la bordul avionului, prin intermediul unui echipament care realizează un „feed-back" de înaltă fidelitate;

• nivel ridicat de analiză a zborului şi a antrenamentelor reale;

• fiabilitate şi permanent control, în aer şi la sol, înainte şi după executarea misiunii, fapt ce ridică la cote foarte mari responsabilitatea pilotului.

Avantaje tactic-operative

Pentru un pilot, semnificative sunt avantajele oferite de varianta modernizată a avionului MiG-21. Pentru că, noile sisteme integrate la bord, dublate de armamentul aferent, au determinat mutaţii semnificative în concepţia de întrebuinţare în luptă a avionului MiG-21 LancerR.

Pregătirea misiunii, beneficiind de un echipament de transfer date gestionat de calculator, devine precisă, obiectivă şi rapidă, evită formalismul altor sisteme de pregătire şi uşurează munca pilotului. Acesta are posibilitatea să-şi introducă la bord, prin intermediul unui program de transfer, recunoscut de sistemul de avionică al aeronavei şi de echipamentele informatizate de la sol, date de tipul punctelor obligate de trecere sau de schimbare a rutei de zbor, configuraţii de armament, frecvenţe radio specifice misiunii, precum şi posibilitatea de înregistrare obiectivă a informaţiilor necesare analizei dintre misiuni. Acest sistem de pregătire facilitează pilotului listarea sumară a punctelor esenţiale de urmărit în desfăşurarea unei misiuni.

Modernizarea a însemnat, în primul rînd, o modificare amplă a cabinei de pilotaj, prin introducerea unor elemente noi, care permit operarea sistemului de avionică fără schimbarea poziţiei mâinilor şi fără coborârea privirii, cu scopul de a reduce încărcarea pilotului şi de a concentra comanda sistemului de armament în partea frontal-superioară a cabinei.

Afişajul principal dispus la nivelul capului – HUD-ul – este cel mai important instrument de control al zborului. Această combinaţie electrono-optică afişează informaţiile de zbor sub forma unor simboluri referitoare la regimul de atac, navigaţie, modul de ochire în funcţie de armamentul acroşat, informaţii despre venirea la aterizare, precum şi datele esenţiale despre altitudine, viteză şi capul magnetic al avionului. Simbologia afişată, focalizată la infinit, oferă informaţii despre toate sistemele de bord, precum şi avertizările aferente acestora, iar concentrarea de informaţii în afişaje opţionale sau permanente este percepută vizual ca fiind în afara cabinei. HUD-ul permite pilotului să rămână tot timpul cu privirea sus şi afară, eliminînd fracţionarea dinamicii zborului pentru a urmări alte aparate de bord.

MiG-21 LanceR include un sistem de navigaţie hibrid (HNS) ce funcţionează pe baza unui bloc de referinţă inerţial. Datele furnizate de acesta sunt permanent corectate cu informaţiile de la sistemul de poziţionare globală prin satelit – GPS –, asistate de calculatorul ce introduce corecţiile aerodinamice de zbor. În aceste condiţii, precizia navigaţiei aeriene şi a executării oricărei misiuni de luptă, dincolo de câmpul de bruiaj al spaţiului de zbor şi indiferent de condiţiile meteorologice, devine incontestabilă. Marja de eroare coboară la valori foarte mici, de ordinul zecilor de unităţi.

Noul sistem de avionică al MiG-ului 21 LanceR, element de bază al modernizării

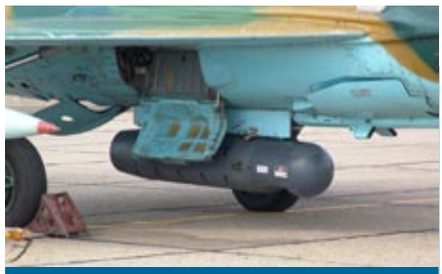
Conceptul de comandă a sistemelor de bord cu mâinile pe manşă şi pe maneta de comandă a motorului (HOTAS) permite pilotului utilizarea armamentului de bord şi a altor sisteme multifuncţionale, fără a lua mâinile de pe acestea, mărindu-i timpul de cercetare a spaţiului aerian şi sporindu-i precizia în acţiuni. Acest sistem, similar celor de la bordul avioanelor moderne, permite avionului MiG-21 LanceR integrarea în conceptul de interoperabilitate.

Utilizarea vizorului (DASH), de pe cas-

Lansare de rachete aer-aer, executată deasupra mării

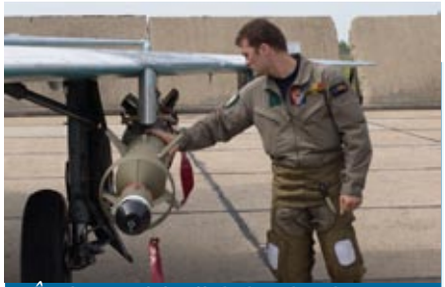
Lansare de capcane termice în timpul unei misiuni de sprijin aerian apropiat – CAS

ca pilotului, înlesneşte primirea informaţiilor esenţiale sau critice în toate poziţiile unghiulare ale capului, prin afişarea lor pe vizorul căştii, fără a împiedica supravegherea spaţiului de luptă. Casca măsoară linia de vizare a pilotului şi permite subordonarea rachetelor aer-aer şi a altor senzori liniei de ochire a pilotului. Concepută şi realizată individual, după



Containerul de iluminare LASER, acroşat pe grinda centrală

trăsăturile fizice şi anatomice ale fiecărui pilot, casca DASH se înscrie între cele mai moderne elemente de avionică, reclamând



Înaintea misiunii de bombardament cu bombă inteligentă ghidată prin LASER

noi proceduri de ochire-lansare şi simplificând semnificativ efortul pilotului.

Varianta „Interceptor” are încorporat un radiolocator multi-mod, care funcţionează pe baza efectului DOPPLER, monoimpuls, cu moduri de lucru specifice ataculi ţintelor aeriene şi terestre.

Acest sistem:

◆ măsoară distanţa până la o ţintă fixă sau mobilă, terestră ori maritimă;

◆ urmăreşte ţintele încadrate şi, în acelaşi timp, explorează spaţiul din emisfera din faţă;

◆ în lupta aeriană manevrieră, realizează în mod automat operaţiuni specifice luptei de aproape.

MiG-21 LanceR reuşeşte mărirea semnificativă a capacităţii de supravieţuire pe timpul executării misiunilor de luptă. Sistemul permite protecţia împotriva radiolocatoarelor şi rachetelor inamice, avertizează pilotul asupra iluminării radar, prezintă starea şi pericolul relative ale ameninţării analizate. Pe această linie se înscriu şi sistemul de dispersare de capcane termice şi dipoli, precum şi containerul de măsuri electronice.

Avionul MiG-21 LanceR poate acroşa o gamă variată de armament, beneficiind de echiparea cu un pilon universal compatibil cu armele produse atât în Vest, cât şi în Est.

Astfel, avionul poate fi înarmat cu:

◆ rachete aer-aer cu rază scurtă de acţiune;

◆rachete autodirijate, în infraroşu, de tipul „trage şi uită“;

◆ bombe ghidate laser ce funcţionează conjugat cu iluminatorul laser;

◆ bombe clasice, de diferite calibre, în variante de acroşare şi cu procedee de lansare similare celor cunoscute, dependente de câmpul de luptă şi de caracteristicile majore ale obiectivului;

◆ tunul de bord, înarmat cu aceeaşi unitate de foc, destinat combaterii ţintelor aeriene şi obiectivelor terestre în lupta apropiată şi, deopotrivă, proiectile reactive nedirijate.

Analiza parţială dintre misiuni, precum şi analiza aprofundată a oricărei misiuni în ansamblu, beneficiind de aportul unei camere color cu suport video, înregistrează întregul zbor, iar echipamentul de redare facilitează analiza pas cu pas a fiecărui moment al zborului. Acest proce-

Verificarea aeronavei la întoarcerea dintr-un zbor in cadrul misiunii BALTICA 2006

deu, pe lângă rapiditate şi exactitate, contribuie la corectarea greşelilor şi la întregirea băncii de date despre zbor, scurtând timpul şi sporind securitatea zborului. Fiecare pilot are posibilitatea nelimitată de a-şi urmări secvenţial acţiunile şi manevrele din timpul executării misiunii, realizându-şi integral necesarul „feedback”.

MiG-21 LanceR, beneficiind de sisteme noi, unele folosite în premieră pe plan mondial, sprijinit de aportul unui armament pe măsură, duc pilotul foarte aproape de succesul fiecărei misiuni şi fac din acest aparat un avion longeviv, performant şi de temut.

Avionul pregătit de tragere cu muniţie inteligentă aer-aer

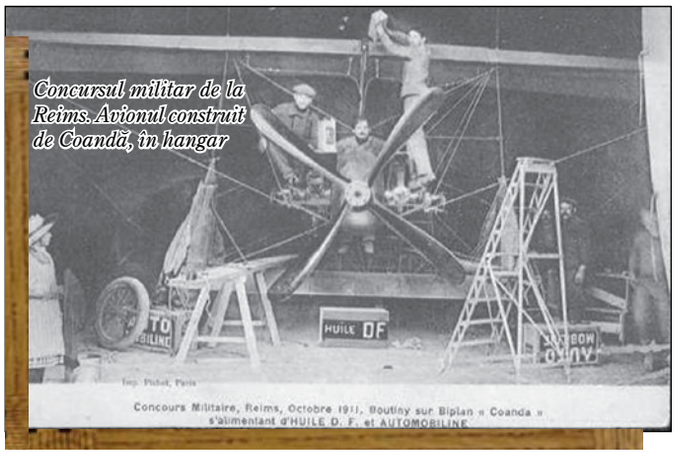
La debutul unei misiuni de care piloţii Forţelor Aeriene Române si MiG-ul 21 LanceR s-au achitat cu onoare: Serviciul de Luptă Poliţie Aeriană în Ţările Baltice, BALTICA 2006

HENRI COANDĂ - UN GENIU AL AERONAUTICII (5)

PAUL SANDACHI
Căpitan MIRCEA BARAC

Coandă 1911 – primul bimotor din lume

Ca urmare a posibilităţilor limitate în îndeplinirea misiunilor de către avioanele ce zburaseră la manevrele militare din Picardia, oficialităţile militare franceze au luat hotărârea organizării unui mare concurs destinat a selecţiona aparatele de zbor capabile de performanţe specifice misiunilor de luptă încredinţate aviaţiei. Regulamentul acestui concurs a fost publicat în octombrie 1910, cu un an înainte de susţinerea lui propriu-zisă. Era obligatoriu ca avioanele să fie construite în Franţa (inclusiv, motorul). Printre performanţe: parcurgerea fără escală a unui circuit de 300 km cu o încărcătură utilă de 300 kg şi o viteză minimă de 60 km/h, avionul trebuia să poată purta trei oameni. Decolarea şi aterizarea aveau să se facă de pe terenuri înierbate, cultivate cu lucernă, păşuni, o mirişte, terenuri arate. Trebuia să poată fi demontat relativ uşor, pentru a fi transportat de către soldaţi pe şosea sau pe calea ferată. Pornirea motorului trebuia să fie făcută de către un singur mecanic. Aparatul trebuia să fie prevăzut cu dublă comandă. Erau impuse condiţii extrem de dure care făceau improbabilă participarea cu şanse a vreunuia din aparatele de zbor construite în 1910.



Concursul militar de la Reims. Avionul construit de Coandă, în hangar

Legat printr-o mare prietenie de Louis Seguin, Henri Coanda s-a hotărât să-i urmeze sfatul şi a început construcţia unui nou aparat de zbor, pentru a participa cu el la concursul militar de la Reims. Avea la dispoziţie mai puţin de nouă luni pentru a construi aparatul şi a face probele de zbor.

Fuzelajul noului său avion este alcătuit dintr-o grindă metalică cu zăbrele, subţire, pe care sunt fixate cadrele din lemn destinate să dea către coada avionului forma cu rezistenţa cea mai mică la înaintare. Toată partea dinapoi este învelită în tablă. Grinda metalică face corp spre în faţă cu nacela propriu-zisă, fusiformă, prelungită printr-o capotă ovoidală ce susţine cele două motoare rotative amplasate de-o parte şi de alta a axei de simetrie şi la exterior. "Coandă 1911" era primul bimotor din lume.

Revista L'Aero consemnează prezenţa creaţiei lui Coandă la cel de-al Treilea Salon Aeronautic din capitala Franţei: „Coandă e în primul etaj. Îl vei găsi acolo ca şi anul trecut şi, ca şi anul trecut, vei rămâne mirat înaintea atâtor geniale invenţiuni. Dacă nu a fost gata la concursul militar, asta nu a împiedicat ca toţi să-i arate un mare interes iar acum îi putem vedea invenţiile sale perfecţionate şi puse la punct; un aeroplan în miniatură, o aripă metalică foarte rezistentă, un şasiu în oţel şi un aparat chronofotografic, un aparat de aruncat torpile, etc..". Ştirea este preluată şi de către revista lui Mihail Cerchez, Aviaţiunea, nr.1 din ianuarie 1912. În Anglia, The Aero, în numărul din februarie 1912 prezintă în detaliu avionul. Coandă primeşte distincţia „Palmes Academique", cu menţiunea «pentru servicii speciale aduse aeronauticii».

Reims 1911 – ajustarea parametrilor motorului Gnome

În numărul din ianuarie 1912 al revistei L Aerophile, Henri Mirguet prezintă avionul bimotor. Este printre puţinii care au înţeles importanţa construcţiei tânărului Coandă. El scrie: "... *dacă nu îi sunt rezervate frumoasele performanţe, biplanul Coandă poartă în el concepţii suficiente pentru a asigura inventatorului un renume, atribuit justificat. Putem fi convinşi că anumiţi constructori vor găsi în acest aeroplan izvorul de imaginaţie care pare că le-a lipsit până acum (sb. a.). Iar, acest fapt nu reprezintă un lucru neînsemnat chiar dacă nu aduce nici un profit"* (inventatorului – n.a.). Indiscutabil, dezamăgit, Henri Coandă este nevoit să accepte oferta de a lucra pentru The British and Colonial Aeroplane Company.

Director tehnic la uzinele Bristol

Ne aflăm în perioada premergătoare Primului Război Mondial, iar constructorii englezi de avioane supraveghează atent evoluţia invenţiilor aeronautice din Franţa. Cum inventatorii au şi ei zeii lor, la numai 25 de ani, Coandă este numit director tehnic la uzinele engleze Bristol. Considerat un inventator excentric, încă de la început este avertizat de şefii săi "Să nu pui însă turbine, ci să pui elice ca toată lumea". Oare unde ar fi rămas lumea dacă Henri Coandă ar fi făcut "ca toată lumea", stăpânindu-şi elanurile creatoare? Tânărul inventator continuă însă să aducă îmbunătăţiri după îmbunătăţiri aviaţiei, demonstrându-şi totodată excelentele capacităţi de organizare şi conducere. La Bristol se naşte avionul Bristol-Coandă, care intră rapid în dotarea armatelor diverselor state ale lumii. Cu acesta, armata română devine prima armată care a folosit avionul în scopuri militare, în Războaiele Balcanice (1912-1913).

La începutul anului 1912, a proiectat primul dintre avioanele sale ce aveau să fie fabricate la The British and Colonial Aeroplane. Era un monoplan destinat antrenamentului elevilor din şcolile de pilotaj. A fost o premieră mondială în domeniu, o soluţie ce avea să fie folosită până în preajma celui de-al Doilea Război Mondial. Au

Avionul bimotor construit pentru concursul militar de la Reims, 1911

Monoplanul Coandă, participant la concursul militar de la Salisbury – august 1912

fost construite şase aparate din acest model, având numerele de fabricaţie 77, 132, 185, 186, 188 şi 189. Ultimele patru numere, au fost cumpărate şi au intrat în înzestrarea Şcolii Militare de Pilotaj de la Cotroceni. A mai fost construit un avion de acest tip (nr. 80), distrus în ianuarie 1914, în timpul unui zbor de instrucţie.

Pentru concursul militar din august 1912 de la Salisbury, societatea britanică a participat cu două monoplane Coandă. Acestea au fost construite după modelul amintit în versiune militară. Cele două avioane construite (modele 105 şi 106) au fost înmatriculate pentru concurs cu numerele 14 şi 15.

La sfârşitul concursului cele două

Fişa tehnică a monoplanului "tip popular"

monoplane au ocupat locul trei la secţiunea "construcţii britanice", la egalitate cu avionul de tip Deperdussin. Henri Coandă a fost angajat ca inginer şef la societatea britanică. După concurs, la modelul 105 s-a mărit anvergura aripii şi i s-a montat un palonier mai mare. A fost cunoscut ca „ monoplan Coandă militar îmbunătăţit". Din acest model au fost produse avioanele cu numerele de fabricaţie 118, 121, 122, 123, 131, 142-154 (inclusiv) şi 196. Au fost vândute în Germania, Italia şi România. La aparatul experimental cu numărul 111 a fost înlocuit motorul Gnome de 80 CP cu un motor Daimler de 70 CP luat de la biplanul proiectat de Gordon England, GE2 (model 104). A urmat proiectarea monoplanului cu două locuri dispuse "côte a côte". Aparatul era echipat cu un motor Gnome de 50 CP, fiind destinat pentru şcoală şi antrenament. Henri Coandă a continuat cu un alt monoplan monoloc tip Popular echipat cu un motor Anzani de numai 35 CP. În ceea ce priveşte valoarea acestei creaţii tehnice din perioada de debut la societatea britanică există aprecierea unanim acceptată că aparatele sale au reprezentat „un pas înainte pentru monoplanele ce au urmat".

Avioanele Bristol-Coandă în înzestrarea aeronauticii militare române

În perioada în care Henri Coandă îşi începea activitatea la societatea The British and Colonial Aeroplane Company, Ministerul de Război din România era supus unui adevărat asalt al societăţilor aeronautice din străinătate care veneau cu oferte din cele mai tentante. Coandă consideră că este oportun ca şi avioanele sale să intre în această concurenţă acerbă pentru piaţa românească. Astfel, la 10 iulie 1912, societatea britanică înaintează oficial o ofertă.

5 biplane "Bristol - Coandă TB-8" au fost achiziţionate de armata română

La 20 octombrie 1912 a fost adus

Monoplanul militar "Bristol - Coandă 1912" achiziţionat de armata română, prezentat în timpul manevrelor din zona Roman

în România un avion monoplan Bristol militar cu motor Gnome de 80 CP (număr de fabricaţie 118). Pixton, pilotul societăţii, l-a prezentat în zbor la Şcoala Militară de Pilotaj de la Cotroceni participând apoi la manevrele militare. Aparatul a fost cumpărat de către Ministerul de Război cu suma de 1.044 Ł (37.033lei). El va fi încredinţat pentru pilotaj locotenentului Şerban Cantacuzino, care făcuse trecerea pe acest avion la Amsbury.

Ulterior, Guvernul şi Ministerul de Război comandă societăţii The British and Colonial Aeroplane, prin locotenentul Şerban Cantacuzino, două avioane monoplane cu motor de 50 CP cu două locuri "côte a côte", din care unul fără motor. Pentru acesta se avea în vedere folosirea motoarelor Gnome de 50 CP aflate deja în ţară. La începutul lunii mai sosesc în ţară avioanele de şcoală comandate.

Deci, în luna mai 1913, Aeronautica Militară Română avea deja în înzestrare avioane monoplane de şcoală, cu două locuri aşezate "cote a cote" Bristol. Acestea aveau numerele de fabricaţie 164, 166 şi 176.

La sfârşitul anului 1913, Şcoala de Aviaţie Cotroceni a primit în înzestrare patru avioane monoplane Bristol-Coandă cu motor Gnome de 50 CP. Aparatele aveau cele două locuri aşezate în tandem. Avioanele Bristol-Coandă au zburat în Aeronautica Militară Română până în anul 1915. În urma unui accident cu un monoplan de şcoală pilotat de sergentul Paul Alexandrescu, Ministerul de Război a luat hotărârea de a opri de la zbor avioanele Bristol-Coandă.

(continuare în ediţia viitoare)

Monoplanul militar dublă comandă

AUREL VLAICU

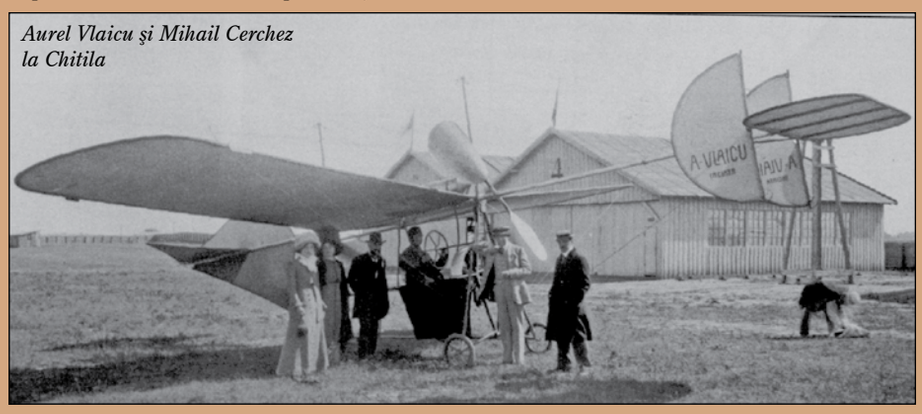
– în gânduri și imagini – (5)

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

"... cum un om cu așa frumoase cunoștințe pe tărâmul acesta a făcut greșeala de a fixa planurile aripilor în unghi pe fața lor superioară? ... Răspunsul e, în practică, foarte simplu – replică prompt Vlaicu. Și, scoțând cartea de vizită, o ridică orizontal la înălțimea capului și o lăsă să cadă rostogolindu-se ca orice frunză desprinsă toamna de pe crengile copacilor. Odată căzută la pământ, Vlaicu se aplecă, ridică cartea de vizită, o îndoaie exact la mijlocul ei, în lat, apoi o redeschide aproape complet și reînălțând-o deasupra capului, o lăsă să cadă de astă dată foarte încet și păstrându-și perfect poziționea orizontală, în care fusese lăsată în voia ei, sau mai bine zis a aerului de sub ea. Experiența era promptă și concludentă. Profesorul Lalescu, evident surprins, dar având în ochi strălucirea omului mulțumit de a fi fost pe deplin convins, se scula să plece, strânse cu căldură mâna lui Aurel Vlaicu și zise: Te felicit din toată inima. Succes nu e nevoie să îți urez, deoarece îl vei avea cu siguranță" **– "Aurel Vlaicu. Viața și opera", Constantin Gheorghiu.**

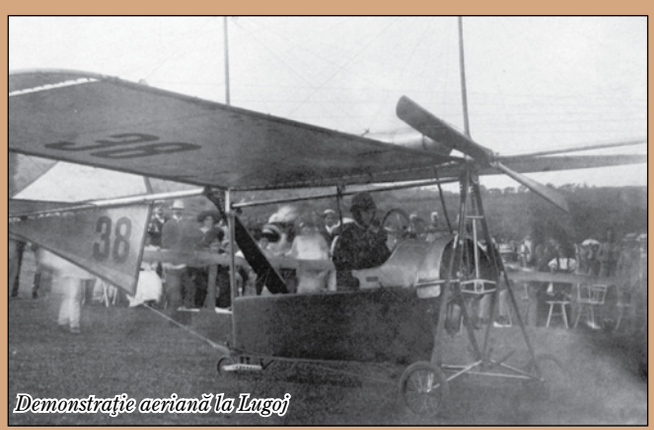
"... Aurel Vlaicu este bărbatul fericit care, în zilele memorabile de la Aspern, și-a impus numele prin succesele sale răsunătoare, de la pomposul palat regal până la ultima colibă de cioban. De regulă, numai după o muncă de o viață întreagă ajung oamenii a vedea fructul faptelor sale, recunoscute celor mai mulți abia după moarte, li se precizează meritele. Aurel Vlaicu însă s-a născut sub o stea norocoasă și îi dorim ca splendoarea razelor acestei stele să crească neîncetat spre binele și gloria neamului său. Noi care am văzut la Viena pe Vlaicu zburând și am avut fericirea de a privi mai deaproape în inima lui, suntem convinși că el nu se va lăsa amețit de gloria câștigată, cât și de admirația sinceră de care a avut parte, ci cu îndemn nou, se va pune la lucru ca să-și vadă cât de curând întrupat aeroplanul A. Vlaicu III..." **– Ziarul "Românul", nr. 149/1912.**

"De câte ori ieșeam la plimbare afară din Sibiu, cum se iveau în zare crestele munților, Vlaicu părea schimbat (...) Se oprea brusc și mă prindea de braț: <<Pe acolo, vezi, s-ar putea trece Carpații.. Mă


Aurel Vlaicu și Mihail Cerchez la Chitila

"Vlaicu ține pe genunchi un plic desfăcut. Scoate hîrtia cu blazon și trage cu coada ochiului spre ea: <<Sperând că această medalie îți va aduce și mai mult noroc, ți-o trimit cu sincerele mele felicitări și cu deviza strămoșilor mei: Înainte cu Dumnezeu! Valentin G. Bibescu>>. O medalie de aur cu un Sfântu Gheorghe ucigând balaurul. Mâna lui Vlaicu o răsucește în palmă pe fața cealaltă. Citim literele gravate în metal: <<În amintirea biruinței zburătorului Aurel Vlaicu de la 11 august 1910>>" **– "Aurel Vlaicu", E. Busuioceanu și M. Iacob.**

"Și, pe neașteptate, privindu-i zborul de la Blaj, în timp ce toată lumea era nebună de entuziasm, Caragiale singur lăcrima:


Demonstrație aeriană la Lugoj

<<Plâng pentru că simțesc că acest geniu al nostru va trebui să moară, ca gloria ce o revarsă asupra neamului românesc să fie desăvârșită. Plâng, fiindcă va trebui să moară ca jertfa lui să fie o pecetluire a legăturii noastre cu viitorul strălucit pe care ni-l promite geniul românesc>> – răspundea Caragiale prietenilor care-l întrebau de ce plânge. Cu această ocazie, prilej cu care Caragiale s-a întreținut mult cu Aurel Vlaicu, i-a dăruit acestuia fotografia sa cu dedicația: <<Trăiască Vlaicu! Și sus, tot mai sus! 1911, Caragiale>>" **– "Pe urmele lui Aurel Vlaicu", Aurelia și Petru Baciu.**

Aparatul "Vlaicu 1" la mitingul de la Băneasa – octombrie 1910

Aurel Vlaicu la Arsenalul Armatei

tot gândesc, care o fi mai bună: Valea Oltului, Valea Prahovei? Tu ce zici?>>. (...) Vorbea de visul său. Îşi judeca aparatul, îi cumpănea calităţile şi lipsurile, com bina lungimea drumului, curenţii atmosferici, înălţ imea culmilor. Punea totul la cântar şi nu mai avea odihnă. În fundul ochilor vii deslușeai o strălucire de patimă. El, care vorbea aşa puţin, nici nu încerca să-şi lămurească ispita, dar din câte un cuvânt aruncat, din trecerea bruscă, din privirea aceea îndărătnică, vedeai că pătrunde pe deplin

simbolul întâiului zbor peste munţi..." – **Octavian Goga, "Vlaicu".**

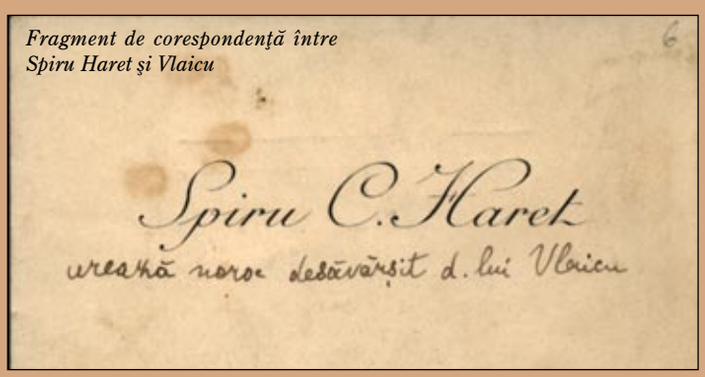
"Orăştie, la 2 august 1913. Frate Aurel, tu ştii că duminică la 14 septembrie, avem aici adunarea Asociaţiunii şi festivităţi... Nu cugeţi oare a veni cu geniala ta maşină să mai repeţi zborul pe care l-ai executat acu-i anul? Aici e vorba să vie şi domnii mari din ţară, persoane ilustre ca Delavrancea şi alţii. Te ţin să răspunzi negreşit şi te îmbrăţişez, Boca" **– Scrisoare a prietenului Boca.**

"Vlaicu se aşază în maşină, elicele se porniră şi în clipa următoare se ridică maşina ca un porumbel săgetând văzduhul. Clipa aceasta a fost cea mai frumoasă, cea mai mişcătoare şi uimitoare! Mă aşteptam ca pregătirea pentru zbor să dureze timp mai

Aurel Vlaicu la sărbătoarea românilor la Blaj – 1911

îndelungat, să aibă lipsă de câţiva oameni de ajutor – dar o singură atingere a unui buton şi măreţul aparat ascultând porunca stăpânului său, se ridică în văzduh uşor ca o pasăre. Unui vultur, unui cocostârc îi trebuie mai mult timp ca să se înalţe. De zborul lui nici nu mai vorbesc. Cu o iuţeală de necrezut ajunse sus şi plecă la larg şi în câteva clipe stăpânea deasupra culmilor ce coboară din

Aparatul "Vlaicu 3"


Fragment de corespondenţă între Spiru Haret şi Vlaicu

Munţii Apuseni!" – **"Vlaicu. Viaţa şi opera", Constantin Gheorghiu.**

"La zborul lui Vlaicu de la Blaj, emoţia a fost atât de puternică încât au tresărit pietrele Bărăganului. Dar un zbor al lui Vlaicu este pentru noi mai mult decât această emoţie umană obştească. Noi vedem şi simţim că acel ce zboară este un frate de-al nostru, un Român, care prin geniul său românesc a alcătuit un aparat de zbor românesc şi a cucerit împărăţia aerului, făcându-ne pe noi românii stăpâni ai văzduhurilor într-o ţară cu alţi stăpâni, în care noi totdeauna cei umiliţi şi cei supuşi am fost" **– Gazeta Transilvaniei, nr.177/1912.**

"... a fost odată ca-n poveşti, un viteaz pui de român, cu ochii ageri, înalt, oacheş, care încăleca uneori înaripat şi zbura în slava cerului, ca o minune... Şi nu se mai vedea din el decât un semn mic, negru... pe urmă se dădea jos, şi iarăşi se-nălţa de pe pământ. Şi tot aşa... până când, într-una din zile, din nou s-a ridicat. Şi apoi s-a dus şi îndărăt n-a mai venit niciodată" **– "Pe urmele lui Aurel Vlaicu", Aurelia şi Petru Baciu.**

FLASH NEWS

Harrier versus Tornado

Dezbaterea Harrier versus Tornado este din nou în centrul atenţiei, după ce a apărut la sfârşitul lui iulie ştirea că Ministerul Apărării Britanice încearcă să renunţe la una dintre aceste două flotile. Este surprinzător că avionul Tornado al Forţele Aeriene Regale Britanice se vede acum ca fiind pe cale de dispariţie, în ciuda numeroşilor susţinători din cadrul fostului său personal, care pledează pentru renunţarea la Harrier.

În focul dezbaterilor se află întrebarea dacă Marea Britanie doreşte încă să-şi construiască cele două portavioane din clasa Regina Elisabeta. Dacă acestea nu se vor construi, atunci se va renunţa la Harrier, care este primul avion cu reacţie de sprijin apropiat al Regatului Unit şi singurul capabil de a realiza operaţiuni de transport. Dacă portavioanele vor fi construite va fi nevoie de Harrier pentru a se asigura continuitatea capacităţilor de luptă expediţionare şi în următoarea generaţie, în 2018, când va sosi avionul de luptă întrunit. *http://freedomsyndicate.com*

Mai mulţi militari suedezi în Afganistan

În ajunul FIAS 2010, comandantul Forţelor Aeriene Suedeze – SAF, generalul-maior Anders Silwer, a dezvăluit că personal al SAF, format din 10–12 persoane, sprijină detaşamentul norvegian de elicoptere aflat la Mazar-e-Sharif. Acest lucru reprezintă faza iniţială a trimiterii a trei Super Puma la această bază pe 1 aprilie 2011, pe măsură ce SAF îşi măreşte rolul în cadrul operaţiunilor ISAF (Forţa Internaţională pentru Asistenţă şi Securitate).

http://www.airforcemonthly.com

Primul zbor al elicopterului S-70i Black Hawk

Aeronave Sikorsky au dus la bun sfârşit cu succes primul zbor al elicopterului S-70i Black Hawk, pe întâi iulie la Centrul de Dezvoltare şi Testări în Zbor Sikorsky de la West Palm Beach din Florida. Elicopterul N4905N (c/n 0001) a fost primul construit de filiala PZL Mielec din Polonia în noua sa linie de producţie dedicată S-70i. Elicopterul a fost dezvăluit la Mielec pe 12 martie.

http://www.airforcemonthly.com

Primul zbor al avionului fără pilot Euro Hawk

În această imagine, primul Luftwaffe Euro Hawk 99+01 se află deasupra deşertului California în timpul primului zbor de la baza Northrop Grumman din Palmdale, California, pe 29 iunie. După aproape două ore în aer, UAV-ul a aterizat la Baza Aeriană Eduards din California, acolo unde vor continua testările, până când va pleca în Germania pentru mai multe încercări, în martie 2011.

Prototipul acestui avion fără pilot este denumit RQ-4E Euro Hawk 99+01. UAV-ul a fost realizat întrunit de către Northrop Grumman şi EADS Apărare şi Securitate (EADS D&S) pentru compania germană Luftwaffe. Avionul a decolat la ora 10:32 şi a urcat la o altitudine de 9.755 m (32.000 ft), înainte de a ateriza după aproape două ore, la ora 12:24, pe aeroportul bazei Forţelor Aeriene Edwards din California.

Bazat pe Blocul 20 Global Hawk, Euro Hawk diferă prin faptul că este echipat cu un nou sistem de culegere de informaţii prin interceptarea semnalelor (SIGINT) dezvoltat de către EADS D&S.

http://www.janes.com

BAE Systems dezvăluie prototipul Taranis

O ceremonie formală a fost găzduită de către ministrul apărării britanic la filiala BAE Systems din Warton, Lancashire, pe 12 iulie, pentru a dezvălui prototipul vehiculului aerian de luptă fără pilot (UCAV) Taranis cu seria ZZ250. Numit după zeul celtic al tunetului, se doreşte ca acest nou prototip să fie testat în relaţie cu posibilele dezvoltări ce vor apărea în viitor ale primului UCAV britanic autonom şi camuflabil (*invizibil*), care în final va fi capabil de a realiza lovituri de precizie asupra ţintelor aflate pe o rază lungă, chiar şi pe alt continent. *http://www.armedforces-int.com*

Elicopterul german Apache zboară cu biocombustibil

Istoria s-a scris pe 16 iunie, atunci când elicopterul Forţelor Aeriene Regale Olandeze (ENLAF) AH-64D Apache Q-19, de la Escadrila Apache Solo Display Team, a devenit primul elicopter din lume care a zburat cu biocombustibil. Elicopterul Apache a fost pictat cu desene speciale cu o săptămână înainte de demonstraţia de la Baza Aeriană Gilze-Rijen, acolo unde a testat biocombustibilul într-un zbor de rutină.

În timpul zborului demonstrativ din 16 iunie şi în timpul demonstraţiilor pentru public din datele de 18 şi 19 iunie, unul dintre cele două motoare ale elicopterului Apache a funcţionat pe un amestec format din combustibil fosil şi combustibil biologic.

http://www.azcentral.com

Primul PC-12 NG a fost livrat Forţelor Aeriene Finlandeze

Pilatus Aircraft a înmânat pe întâi iulie Forţelor Aeriene Finlandeze primele şase avioane multifuncţionale şi de cooperare PC-12/47E NG, la sediul companiei din Stans, Elveţia. Acest lucru a urmat conversiei primei tranşe de piloţi şi personal de mentenanţă finlandez la Stans, care a început în aprilie şi a fost finalizată în al doilea trimestru al anului 2010. Alte cursuri de conversie vor avea loc în această toamnă, împărţite între şcoala de la sol din Elveţia şi zborul de antrenament din Finlanda.

http://www.airforcemonthly.com

Turcia îşi expune propriile UAV-uri Anka

Turcia şi-a dezvăluit noile sale UAV-uri Anka (Phoenix) de altitudine medie, de rezistenţă îndelungată (MALE) la o ceremonie desfăşurată în Ankara, pe 16 iulie.

Dezvoltat pentru Forţele Aeriene Turce de către Turkish Aerospace Industries (TAI) cu un buget de 107 milioane de dolari, Anka va realiza în curând primul său zbor. Odată ce programul de teste în zbor va fi finalizat cu succes, producţia în serie este programată să înceapă în 2011. UAV-ul este cel mai mare care s-a produs vreodată în Turcia, cu o anvergură a aripii de 17 m (56 ft). Anka va avea o anduranţă de 24 de ore de zbor cu o viteză normală de croazieră de 139 km/h (75 kts) la o altitudine de 9.145 m (30.000 ft).

http://www.hurriyetdailynews.com

Garuda 2010

AFM (*Air Force Monthly*) raportează din sudul Franţei, acolo unde timp de două săptămâni, din 14 până în 25 iunie, avioane de la Forţele Aeriene Indiene (IAF) şi de la Forţele Aeriene ale Republicii Singapore au zburat împreună cu avioane din Forţele Aeriene Franceze în cadrul exerciţiului Garuda.

Fiind lansat în februarie 2003 la Baza Aeriană Gwalior a Forţelor Aeriene de lângă Agra din India, exerciţiul Garuda joacă acum un rol important în întărirea legăturilor militare dintre India şi Franţa. În acest an, pentru prima dată, au fost invitate să participe şi Forţele Aeriene ale Republicii Singapore (RSAF). Acest lucru nu ar trebui să ne surprindă pentru că RSAF a semnat un tratat pe o perioadă de cinci ani cu guvernul indian pentru a folosi Baza Aeriană Kalaikunda din vestul Bengal-ului, pentru a executa exerciţii în acea arie extinsă.

În scopul călătoriei până în Franţa, RSAF s-a îmbarcat parcurgând 11.500 km (7.200 mile) din Singapore, cu două KC-135R folosite pentru a oferi sprijin aer-aer de realimentare.

RSAF a adus cu sine 180 de persoane, şase avioane de luptă F-16D+ de la Escadrila 145 cu baza la Changi-East şi un avion pentru alimentare KC-135R, pe când IAF a desfăşurat 230 de persoane cu şase Su-30MKI de la Escadrila 8 de la Bareilly AFS, împreună cu două avioane de alimentare II-78 Midas şi un avion de transport II-76 Candid. Când exerciţiul Garuda a luat sfârşit pe 25 iunie fuseseră realizate zboruri în aproximativ 70 de misiuni.

http://www.airforcemonthly.com

Pagini realizate de locotenent LAURA COZLOV

O nouă comandă de avioane F-35

Lockheed Martin a semnat pe 6 iulie un contract de 522,2 milionane de dolari ca să producă un Sistem Aerian de Comandă pentru Forţelor Navale ale Statelor Unite, sistem asociat cu producţia şi livrarea îndelungată a 42 de avioane de luptă Lightning II Joint Strike Fighters. Produsele cuprind 22 de sisteme convenţionale pentru decolare şi aterizare pentru avioanele F-35A din cadrul Forţelor Aeriene ale Statelor Unite, 13 sisteme de decolare scurtă şi aterizare verticală pentru avioanele F-35B din cadrul Grupului Marin al Statelor Unite şi 7 pentru F-35C destinate portavioanelor din dotarea Forţelor Navale. Îndeplinirea contractului este anticipată în mai 2011.

http://www.airforcemonthly.com

Contract pentru C-17A Globemaster III

Boeing a semnat un contract de 1,5 miliarde de dolari pe 22 iunie pentru procurarea a opt C-17A Globemaster III pentru Forţele Aeriene ale Statelor Unite. Acestea sunt cele opt aeronave pentru care a fost aprobat bugetul suplimentar din anul fiscal 2009. Un program de livrare pentru aeronave nu a fost încă anunţat.

http://www.airforcemonthly.com

Comanda Forţelor Aeriene Algeriene de Su-30MKA

Chiar dacă Sukhoi Su-30MKA au fost în dotarea Forţelor Aeriene Algeriene cam de doi ani, s-au realizat foarte puţine fotografii ale tipului care este operaţional. Această imagine înfăţişează avionul KF-24 (c/n 4105), în timpul unui zbor de la baza sa la Oum El Bouaghi. După ce au achiziţionat un lot iniţial de 28 de avioane Su-30MkA, Algeria a mai comandat încă 16. Comanda a fost confirmată de către Irkut la Farnbourough pe 19 iulie.

http://www.airforcemonthly.com

FLASH NEWS

KECSKEMÉT 2010

Ing. DĂNUŢ VLAD

Spectacolul aerian internaţional şi expoziţia de tehnică militară Kecskemét 2010 s-a desfăşurat în zilele de 7 şi 8 august 2010 la baza aeriană MH59 "Szentgyörgyi Dezsö" din Ungaria. Manifestarea a reunit peste 100 de aeronave din 22 de ţări, inclusiv Romania. Una din temele manifestarii a fost aniversarea a 100 de ani de aviaţie militară maghiară, în expoziţia statică fiind prezentate o parte din aeronavele care au fost în dotarea aviaţiei maghiare de-a lungul timpului.

În programul de demonstraţii aeriene au participat nu mai puţin de 6 formaţii de acrobaţie aeriană: Frecce Tricolori (Italia) – care îşi serbează în acest an cea de-a 50-a aniversare, Patrouille Suisse (Elveţia), Wings of Storm (Croaţia), Turkish Stars (Turcia), Breitling Jet Team (Franţa) şi Bialo-Czerwone Iskry (Polonia).

Forţele Aeriene Române au participat cu două avioane MiG-21 LanceR din cadrul Flotilei 71 Aeriene. Avionul dublă comandă Lancer B nr. 176, având-u-i la comenzi pe căpitan-comandorul Laurentiu Chiriţă şi căpitan-comandorul Adrian Motorga, a evoluat în programul de zbor în fiecare din cele 2 zile ale spectacolului aerian, iar avionul simplă comandă Lancer C nr. 9611 a fost prezentat în expoziţia statică.

Au prezentat evoluţii solo 2 avioane F-16 AM aparţinând aviaţiei olandeze şi, respectiv, belgiene, un avion F/A-18 al aviaţiei elveţiene şi un altul aparţinând aviaţiei spaniole. Tot din Spania a mai participat un avion Mirage F1, din Slovacia un MiG-29AS modernizat, L-159 ALCA şi L-159B din Republica Cehă. De asemenea, asistenţa a fost încântată de evoluţiile unui avion Gripen A al aviaţiei suedeze şi Gripen C al aviaţiei maghiare, în timp ce alte două avioane maghiare şi un Gripen D aparţinând Cehiei au fost prezentate static. Au mai evoluat un avion Rafale aparţinând aviaţiei franceze, un Eurofighter Typhoon austriac, un AMX italian.

Aviaţia de transport a fost reprezentată de un avion C-27J Spartan italian şi de avionul C-17 Globemaster III aparţinând programului de capabilitate de transport strategic (SAC) al NATO, din care face parte şi România, staţionat la baza aeriană PAPA din Ungaria, iar un C-130J al forţelor aeriene americane dislocate în Europa (USAFE) a fost prezentat static.

Aviaţia maghiară a prezentat un exerciţiu tactic complex cu participarea a două avioane MiG-29, patru avioane Gripen, două elicoptere Mi-24, un elicopter Mi-17 şi un avion AN-26.

Dintre aparatele prezentate în expoziţia statică s-au remarcat două avioane israeliene F-16I "Sufa", două avioane Eurofighter Typhoon germane, două avioane F-15E Strike Eagle aparţinând USAFE şi un avion Su-27 ucrainean.

TransilvAero Show 2010

Ing. DĂNUŢ VLAD

În perioada 14–15 august 2010, pe aerodromul Ghimbav din apropiere de Braşov, a avut loc cea de-a treia ediţie a mitingului aviatic TransilvAero Show.

În cadrul mitingului au evoluat aeronave aparţinând Forţelor Aeriene Române, Ministerului Administraţiei şi Internelor, Aeroclubului României şi ale unor firme sau persoane particulare, precum şi ale invitaţilor străini participanţi la competiţia Grand Aero Challenge.

Un moment important în cadrul programului mitingului a fost evoluţia aeronavelor aparţinând Forţelor Aeriene. Au evoluat trei aeronave IAR-99 Şoim aparţinând Şcolii de Aplicaţie a Forţelor Aeriene, trei aeronave MiG-21 LanceR şi trei elicoptere IAR-330 Puma din cadrul Flotilei 71 Aeriene.

Prezentarea programului Forţelor Aeriene a fost realizată de **căpitan-comandorul Laurenţiu Chiriţă,** împreună cu prezentatoarea evenimentului, vedeta TV **Mihaela Rădulescu**.

Comemorare la Băneşti

În data de 11.09.2010 a avut loc la Băneşti o festivitate de comemorare a inventatorului român Aurel Vlaicu, cel care a proiectat, construit şi zburat primul avion în România. Activitatea a fost organizată de Fundaţia Aerospaţială Română, condusă de inginerul Gheorghe Coman (fost director al Grupului Şcolar Aeronautic "Henri Coandă" – Bucureşti), cu sprijinul primăriei Băneşti.

Au participat veterani ai aviaţiei române, reprezentanţi ai Forţelor Aeriene şi ROMAERO Bucureşti. ROMAERO a expus replica la scară 1:1 a avionului Vlaicu II. Au fost depuse coroane de flori şi a avut loc un scurt spectacol artistic organizat de Şcoala din Băneşti. În final a avut loc o mică demonstraţie aeriană, cu participarea a 3 IAR-330 Puma şi 3 IAR-99 ŞOIM aparţinând Forţelor Aeriene, a Iacărilor Acrobaţi şi a două ULM (YR-5010 şi YR-5210).

Zilele NATO
Miting aerian la Ostrava

Căpitan-comandor
IONUŢ ARGHIROPOL

Forţele Aeriene Române au participat, în perioada 16–20.09.2010, la cea de-a X-a ediţie a mitingului aerian "Zilele NATO", organizat pe Aeroportul "Leos Janacek" din Ostrava, Cehia.

Delegaţia română a prezentat în zbor aeronava IAR-99 ŞOIM şi la sol în static display aeronava AN-26, aprecierile reprezentanţilor cehi şi NATO fiind deosebite, în special faţă de capabilităţile de manevră, echiparea cu sisteme de avionică moderne şi posibilitatea de operare a unor echipamente speciale (container de iluminare laser şi mijloace de luptă radioelectronice).

A fost apreciată evoluţia în zbor a avionului IAR-99 ŞOIM, care a demonstrat capacitate de manevră şi performanţe de zbor deosebite pentru clasa de aeronave din care face parte.

Reprezentanţii cehi de la nivelul conducerii Forţelor Aeriene şi-au exprimat, cu această ocazie, dorinţa de a se organiza în viitor acţiuni comune, iniţial la nivelul specialiştilor, prin schimb de experienţă, în care să se abordeze, printre altele, domeniile instrucţiei în zbor şi a procedurilor operaţionale specifice Forţelor Aeriene.

În cadrul activităţilor demonstrative, au fost prezentate în zbor şi următoarele aeronave militare:

a) din cadrul Forţelor Aeriene Cehe: aeronavele de tip L-39, L-159, Grippen, AN-26, elicopterele Mi-17;

b) din cadrul Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii – Europa (US Air Force Europe – USAFE): două aeronave F-15;

c) din cadrul Forţelor Aeriene ale Marii Britanii: o aeronavă Harrier şi două aeronave Tornado;

d) din cadrul Forţelor Aeriene ale Ungariei: o aeronavă Grippen;

e) din cadrul Forţelor Aeriene ale Olandei: echipa de zbor demonstrativ cu F-16;

f) din cadrul Forţelor Aeriene ale Slovaciei: o aeronavă MiG-29.

Ajunsă la cea de-a X-a ediţie, manifestarea de la Ostrava reprezintă cel mai mare show aerian, cu prezentări şi exerciţii demonstrative, organizat în Europa Centrală, cu tehnică şi tehnologie din domeniul apărării şi securităţii.

FLASH NEWS

Anul 2010, cel mai sângeros pentru forţele internaţionale din Afganistan

Anul 2010 a devenit cel mai sângeros pentru forţele internaţionale din Afganistan, unde, de la 1 ianuarie, şi-au pierdut viaţa 562 de militari străini, conform unui bilanţ realizat de AFP.

Cu peste 560 de victime după 1 ianuarie, 2010 este deja, după nouă luni, anul cel mai sângeros pentru forţele internaţionale de la declanşarea campaniei din Afganistan, la sfârşitul anului 2001,

conform bilanţului realizat de AFP pe baza datelor site-ului independent **www.icasulties.org**

Anul 2009, cu 521 de victime, fusese până în prezent anul cu cele mai mari pierderi pentru forţele internaţionale, confruntate de trei ani cu o intensificare considerabilă a insurecţiei talibanilor.

Lucrări de întreţinere sezoniere la Capu Midia

În perioada 27.09–08.10.2010, Batalioanele 1, 2, 3 Rachete Sol-Aer şi CORSA (Centrul Operaţii Rachete Sol-Aer) din cadrul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer "General Nicolae Dăscălescu" au executat lucrări de întreţinere tehnică la sistemele de rachete sol-aer aparţinând TIPTSA (Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Sol-Aer), aflate în stare de

depozitare, precum şi evaluarea echipelor de luptă la pregătirea tehnicii pentru trageri.

De asemenea, au fost evaluate echipele de luptă prin trageri de instrucţie în cadrul unui exerciţiu cu ţinte aeriene marcate.

Detaşamentul participant la această activitate a fost compus din peste 130 de ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri, soldaţi gradaţi-voluntari şi personal civil contractual şi a fost comandat de şeful operaţiilor şi instrucţiei, **colonelul Petre NICULAE.**

SCUTUL ANTIRACHETĂ (1) – *studiu*

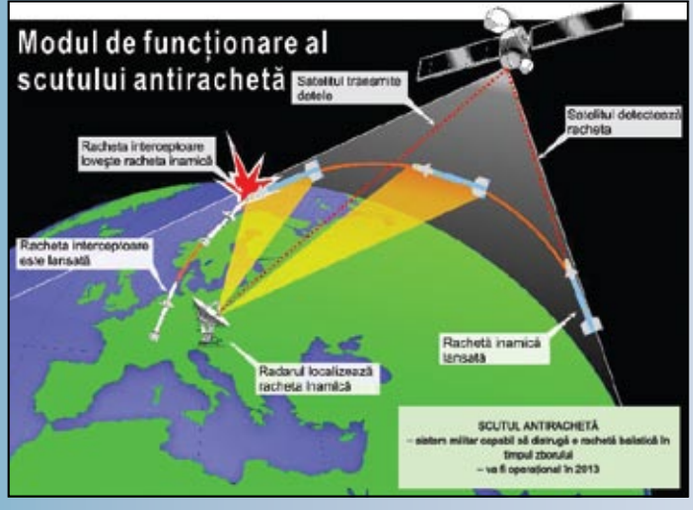
Plutonier adjutant **SORIN SĂFTOIU**

Prezentare generală

Agenţia pentru Apărare Împotriva Rachetelor (MDA) este una dintre structurile care lucrează cu Departamentul SUA de Apărare în domeniul cercetării, dezvoltării şi achiziţiilor din domeniul rachetelor, activitate derulată în scopul asigurării suportului necesar securităţii naţionale. Principalul sistem dezvoltat, testat şi implementat de către agenţie este Sistemul de Apărare Împotriva Rachetelor Balistice (BMDS), sistem oferit atât pentru protecţia forţelor combatante ale SUA (Pacific Command, Northern Command etc.), cât şi forţelor dislocate în zone de luptă sau a aliaţilor.

Printre aceştia din urmă se află şi România, ca membru cu drepturi depline în Alianţa Nord-Atlantică. După un studiu şi o analiză profundă, derulată pe o perioadă de aproape 10 ani, timp în care Statele Unite şi partenerii lor din NATO au analizat variantele tehnice pentru protecţie împotriva rachetelor cu rază scurtă şi medie în Europa, România a fost aleasă, împreună cu Polonia, drept locaţie pentru amplasarea unui astfel de sistem.

Astfel, s-a decis suspendarea planului iniţial, din perioada administraţiei Bush, care prevedea desfăşurarea a 10 interceptori tereştri, de mari dimensiuni, în Polonia şi a unei staţii radar în Republica Cehă, în favoarea unui număr mai mare de interceptori SM-3, mai mici şi mai puţin costisitori, de amplasat în România şi Polonia. Această abordare pe etape are potenţialul de a contracara numărul relativ mare de posibile rachete cu rază medie de acţiune din locuri aflate departe de graniţele Rusiei (şi de adăposturile sale de rachete), spre deosebire de silozurile fixe de rachete din Polonia.



Sistemul propus pentru implementare în cele două ţări include o baterie de interceptori ghidaţi de radare sofisticate, care sunt capabile să lovească rachete balistice cu rază medie de acţiune, în cursul zborului lor pe o traiectorie stabilită. Interceptorii trebuie să fie lansaţi în câteva minute de la lansarea rachetei inamice pentru a o putea lovi în aer. Interceptorul care urmează să fie folosit este cunoscut ca Standard Missile 3 (SM-3), dispozitiv care poate fi desfăşurat pe nave sau pe uscat. Este de presupus că vor fi amplasaţi, în locaţiile stabilite prin protocoalele încheiate, numeroşi interceptori pentru a contracara eventualele rachete balistice cu raze de acţiune aproximative între 1.300 şi 2.000 de km şi, poate, în viitor, rachete cu rază lungă de acţiune.

Elemente componente

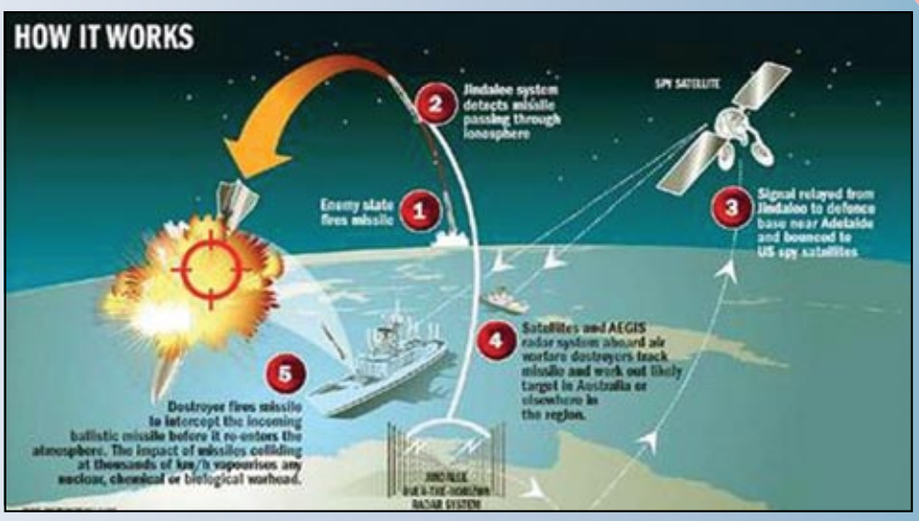
Interceptorul SM-3 presupune o rachetă în trei trepte, care lansează un aşa-numit "vehicul ucigaş" asupra unei ţinte sau unui grup de ţinte. Odată ce proiectilul este eliberat de rachetă, el îşi controlează singur altitudinea şi poate face mici ajustări ale vitezei. Acest proiectil are un mic telescop şi senzori infraroşii care sunt folosiţi pentru a observa şi a se ghida pe ţintă. Una dintre marile probleme nerezolvate ale acestui sistem este aceea că are o capacitate foarte scăzută să determine care dintre "punctele de lumină" din depărtare, văzute de telescop, sunt focoasele lansate de inamic şi care sunt ţinte false sau resturi de materiale.

Compania americană a dezvoltat acest sistem în scopul de a anula acţiunile tuturor rachetelor balistice, indiferent de raza lor de acţiune – scurtă, medie, intermediară sau lungă. Pe lângă aceste aspecte, însă, s-au luat în calcul şi diferenţele de mărime, viteză de deplasare şi acţiune şi caracteristici de performanţă, reuşindu-se crearea unui ansamblu arhitectural tehnic, structurat cu prioritate pe oportunităţile de distrugere a rachetelor şi focoaselor acestora înainte de a ajunge la ţinte.

Arhitectura sistemului oferă ca elemente componente: ◆ senzori legaţi în reţea şi radare terestre şi marine pentru detectarea şi urmărirea ţintelor; ◆ interceptori marini şi tereştri pentru distruge-

rea rachetelor balistice, care utilizează fie forţa unei coliziuni directe, numită "hit to kill"; fie un focos cu explozie împrăştiată; ◆ o structură de comandă şi control, de management a luptei şi o structură de comunicaţii şi reţelistică.

De asemenea, sistemul reprezintă şi un complex de elemente de suport, elemente adiacente care ajută Agenţia de Apărare Împotriva Rachetelor să dezvolte şi să evalueze tehnologii de răspuns la diversele tipuri de ameninţări. Aceste eforturi de susţinere constau în prezenţa, în cadrul programului, a următoarelor structuri co-participante ◆ Airborne Laser Test Bed (ABL): proiectat ca o platformă avansată de utilizare a energiei utilizată de rachetele balistice; ◆ Advanced Technology: sunt create noi concepte şi componente de bază referitoare la evoluţia rachetelor balistice; ◆ Missile Defense Integration and Operations Center: centru de cercetare pentru studiu şi dezvoltare, agenţii operaţionale de evaluare, precum şi antrenament operaţional pentru capabilităţi de apărare împotriva rachetelor; ◆ Testing: un program de livrare a datelor critice, susţinut de teste aeriene şi la sol care oferă informaţii privind comportamentul în acţiune şi măsoară performanţele sistemului; ◆ Targets and Countermeasures: specialişti militari şi civili care supervizează programul, de la design la dezvoltare, de la construcţie la



teritoriul României şi nu numai. Cea mai recentă variantă de amplasare, bazată pe elemente mobile, ar urma să implice dislocarea, până în anul 2015, în Cehia şi Polonia, a unor rachete de tip SM-3, concepute pentru a distruge rachete balistice cu rază scurtă şi medie de acţiune. De asemenea, conform noului plan, Statele Unite ar urma să staţioneze nave cu interceptoare SM-3 la bord în Marea Mediterană în 2011 şi interceptoare SM-3 mobile pe uscat, în Europa Centrală, implicit şi în România, până în 2015.

Etapele programului

În programul scutului antirachetă, România va găzdui, exclusiv terestru, rachete de interceptare, nu şi radare. De asemenea, potrivit Ministerului Afacerilor Externe, nu vor fi instalate rachete de interceptare pe nave româneşti sau străine în Marea Neagră.

Proiectul pentru realizarea scutului antirachetă cuprinde patru faze. În prima fază, prevăzută pentru anul 2011, se va realiza desfăşurarea sistemelor de apărare antirachetă existente în prezent şi cu o capacitate dovedită. Se vor regăsi aici inclusiv Aegis Weapon System maritim, interceptoarele SM-3 bloc IA şi senzori, precum sistemul transportabil de supraveghere radar AN/TPY-2, pentru a răspunde astfel posibilelor ameninţări regionale cu rachetă balistică la adresa Europei, dar şi a trupelor americane de pe continent.

Faza a doua prevede, pentru anul 2015, ca, după teste adecvate, să aibă loc desfăşurarea unei variante îmbunătăţite de interceptoare SM-3 bloc 1B, atât în configuraţie terestră, cât şi maritimă, a unor senzori performanţi, scopul fiind extinderea zonei apărate împotriva unor eventuale atacuri cu rachete cu rază scurtă sau medie de acţiune.

În faza a treia, pentru anul 2018, după încheierea perioadelor de cercetare, dezvoltare şi testare, va avea loc desfăşurarea unor interceptoare avansate de tip SM-3 Bloc 2A, o variantă aflată în prezent în curs de dezvoltare. Această mişcare va permite contracararea ameninţărilor cu rachete cu rază scurtă, medie şi a rachetelor intermediare.

Faza a patra, prevăzută pentru anul 2020, prevede ca, după încheierea perioadelor de cercetare, dezvoltare şi testare, să se facă desfăşurarea unor interceptoare avansate de tip SM-3 Bloc 2B. Această mişcare va ameliora capacitatea de a contracara atacuri cu rachetă cu rază medie şi intermediară, dar şi o potenţială ameninţare cu un atac cu rachetă intercontinentală.

implementare, de la costuri la contramăsuri necesare; ◆ Ground-based Midcourse Defense (GMD); ◆ Kinetic Energy Interceptors (KEI); ◆ Multiple Kill Vehicles (MKV); ◆ Space Tracking and Surveillance System (STSS) şi un Terminal High Altitude Area Defense (THAAD).

Scutul antirachetă va acoperi întreg

Racheta Topol – versiune rusească de penetrare a scutului antirachetă

Sursă:
www.mda.mil, www.mae.ro, www.globalsecurity.org

Dark Sky 2010

Locotenent LAURA COZLOV

Dark Sky 2010 was the combat training exercise which took place between 19th and 28th of July in Capu Midia Firing Range. 907th Anti Aircraft Artillery Battalion from 90th Fleet Airlift Otopeni, 715th Anti Aircraft Artillery Battalion from 71th Fleet Airlift Câmpia Turzii and military students from the Air Force Academy in Brasov participated in this training exercise. The students from the Air Force Academy came from two different platoons one of which was trained to serve with the Air Force and the other with the Army. The students trained for the Army fired the 30 mm cannon and the others the 57 mm anti-aircraft cannon.

"Dark Sky 2010" este exerciţiul de trageri pentru luptă care s-a desfăşurat în perioada 19-28 iulie în Poligonul Capu Midia. La trageri au participat artilerişti antiaerieni de la Batalionul 905 Artilerie Antiaeriană – Flotila 90 Transport Aerian Otopeni, Batalionul 715 Artilerie Antiaeriană – Flotila 71 Aeriană Câmpia Turzii şi studenţi ai Academiei Forţelor Aeriene de la Braşov din 2 plutoane de artilerie, unul şcolarizat pentru Forţele Aeriene şi unul pentru Forţele Terestre. Flotilele şi studenţii pentru Forţele Aeriene au executat trageri cu tunul antiaerian calibru 57 mm, iar studenţii pentru Forţele Terestre, sub îndrumarea instructorilor de la Sibiu, au executat trageri cu tunul calibru 30 mm din dotarea Forţelor Terestre.

Etape premergătoare

Când momentul plecării la trageri se apropie, artileriştii antiaerieni se mobilizează pentru a-şi executa misiunea. Dacă în timpul anului, printre clipele petrecute la tun şi la studiu şi-au făcut loc pentru alte sarcini având mai mare sau mai mică legătură cu instrucţia la material, acum întregul efort este dedicat antrenamentului pentru tragere. Verificări, calări, orientări, toate făcute cu maximă responsabilitate şi în bareme de timp. Totul trebuie să fie pregătit în cel mai mic amănunt, toate materialele trebuie să fie la locul lor.

În ziua îmbarcării tehnicii, tunurile calibru 57 mm, împinse de 7-8 servanţi se împerechează la camion pentru a fi ancorate pe platformele trenului ce le va duce spre poligon. Tot în acele vagoane se îmbarcă şi restul de tehnică şi materiale. O echipă formată din mai mulţi militari îşi ocupă locurile în vagoanele vechi şi cu aer condiţionat de vremea de afară la temperaturi de peste 30°C. Drumul este lung, iar trenul opreşte în fiecare triaj. După vreo două zile sau chiar trei, ajunşi în sfârşit la destinaţie, militarii care au avut în pază vagoanele sunt întâmpinaţi de colegii care au venit cu autobuzul sau cu avionul militar, pentru a debarca tehnica şi pentru a o transporta în poligon.

Tragere cu tunul antiaerian de 30 mm

Un examen dificil atât pentru luptători cât şi pentru evaluatori

În poligon

În prima zi de poligon se ocupă poziţia de tragere, se instalează corturile şi se plasează tunurile în locaşuri. După verificări, tehnica e gata pentru tragere. Oamenii aşteaptă să fie evaluaţi şi să fie admişi la tragere.

Tragerea de anul acesta a fost cea mai complexă din ultimii ani, deoarece s-au executat foarte multe probleme de tragere, cu un număr de 5 ori mai mare de proiectile decât în anii trecuţi. Problemele de tragere executate au cuprins trageri de zi şi de noapte, trageri asupra parașutei, asupra avionului teledirijat, asupra ţintei tanc, trageri din opriri scurte, trageri prin ochire directă şi trageri cu complexul radiotehnic pentru tragere CRT-1M1. Cu CRT-1M1 s-au executat şi trageri defazate. Mai simplu spus, tragerile defazate presupun însoţirea unei ţinte care, de obicei, este reprezentată de un avion sau de un elicopter operaţional, ce zboară în tr-un plan defazat cu un anumit unghi faţă de planul în care se execută tragerea reală. Aparatul de calcul al complexului suprapune

Echipă de tragere formată exclusiv din fete

cele două planuri pentru a crea iluzia de tragere directă asupra ţintei.

Militarii prezenţi şi-au dat tot interesul pentru a executa misiunea foarte bine, cunoscând atât teoretic, cât şi practic tehnica, acţionând prompt şi cu profesionalism pentru a remedia toate incidentele de tragere apărute. Comandantul Batalionului 715, locotenent-colonelul **Dumitru ULEI** a apreciat că *"e bine că se trage mulţi pe de o parte, acest lucru reprezintă un real câştig pentru experienţa de luptător a fiecăruia şi pentru nivelul de coeziune al echipei, pe de altă parte este riscant datorită vechimii şi uzurii tehnicii, care poate crea incidente în timpul tragerii când te aştepţi mai puţin"*.

Prin rezultatele obţinute a ieşit la iveală pasiunea militarilor pentru arma pe care o deservesc. Artileria înseamnă muncă de echipă. Toţi trag cu tunul. De la cei care aduc muniţia, încarcă tunul şi fac corecţiile, până la cei care ochesc şi la cel care dă focul, întregul personal al batalionului este ca un roi de albine care deserveşte stupul, iar matca acestui stup nu este un om, ci este tunul. Ca tragerea să fie reuşită, fiecare trebuie să-şi facă foarte bine datoria.

Avatarurile taberei

An de an artileriştii antiaerieni execută trageri în Poligonul "Capu Midia". Indiferent de anotimp, acolo soarele răsare parcă din mare, marea răsare parcă din pământ, iar pământul acoperit cu vegetaţia de stepă se vede ca făcând parte dintr-o insulă rar vizitată, pe care nu poţi acosta. Câteodată, când nu se trage, se poate observa în depărtări scheletul unei nave care trece lent şi indiferentă pe lângă un colţ liniştit de lume. Vara, soarele suflă arşiţa lui purtată de briza mării, creând iluzia răcorii unui soldat ce stă planton lângă bătrânul tun în aşteptarea schimbului, pentru a merge la masă. Pentru că drumul până la cantină şi înapoi este lung, mai are mult de aşteptat, şi gândul îl duce departe la sfârşitul de săptămână, când poate vor pleca organizat, împreună cu comandantul, să facă o baie în mare...

În poligon viaţa nu este uşoară, dar tocmai datorită acestui motiv oamenii sunt mai uniţi şi mai înţelegători cu semenii. *"Ne mobilizăm mult mai bine atunci când condiţiile sunt grele şi ne ajutăm mai mult între noi, ca oameni..."*, spune **sergentul Gheorghe DUDEA**, operator pe CRT-1M1, aflat în al doilea an la trageri în poligon. Într-o astfel de misiune înveţi să te descurci în condiţii extreme şi te formezi ca militar. Ţânţarii, căldura verii, convieţuirea cu colegii de cameră şi de la alte unităţi, sunt aspecte din viaţa cazonă a poligonului, asemănătoare celor de campanie, cu care trebuie să te obişnuieşti.

Alte greutăţi întâmpinate de militari au fost legate de apă. **Caporalul Dorel PREDA** ne povesteşte că şi-a improvizat un duş cu ajutorul unei sticle pentru a obţine o oarecare independenţă faţă de programul de distribuire al apei, limitat la câteva ore dimineaţa şi la câteva ore seara. În astfel de condiţii, oamenii sunt cei care fac viaţa mai uşoară. Tot caporalul Preda apreciază că la Capu Midia *"mâncarea a fost gătită cu suflet de către personalul de la cantină"*, lucru confirmat şi de alţi colegi care au apreciat mâncarea ca fiind foarte gustoasă.

Studenţii militari aflaţi la tragere

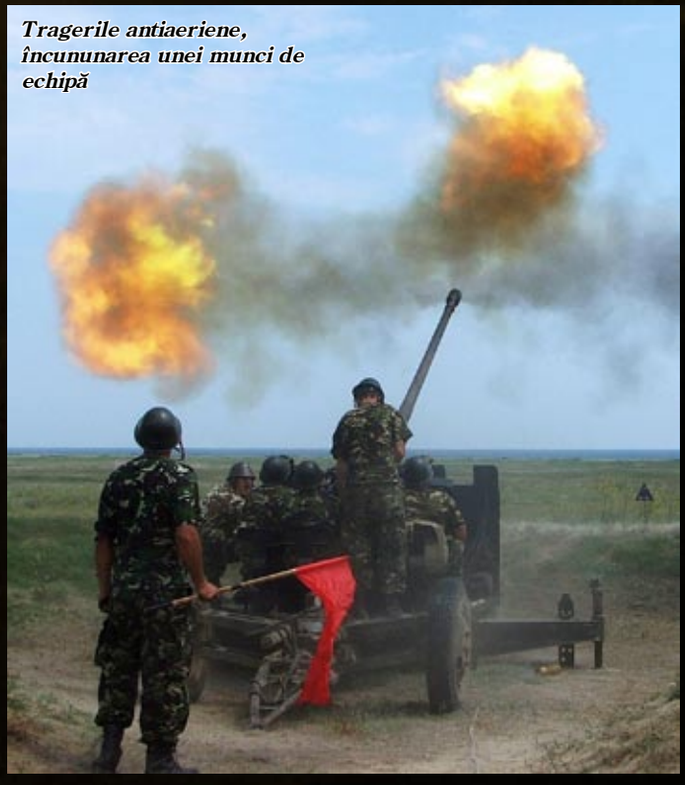
Studenţii militari din anul întâi au executat prima şi ultima tragere ca servanţi, iar pe viitor această experienţă îi va ajuta să comande plutoanele de tunuri pe care le vor avea în subordine. Comandanţii de piesă au fost o parte din colegii lor mai mari cu un an.

Maiorul Jan MOŢA, de la Centrul de Instruire pentru Artilerie Terestră şi Artilerie Antiaeriană de la Sibiu, a precizat că momentul focului este foarte important pentru un artilerist şi rachetist, iar acesta se străduieşte să execute cât mai bine tragerea pentru a căpăta încrederea că poate să ducă la capăt cu succes orice misiune încredinţată. Maiorul Moţa este foarte mulţumit de rezultatele obţinute la trageri de studenţii care au primit "botezul focului". De asemenea, acesta a organizat pentru tragerile cu tunul calibru 30 mm, pe lângă echipe mixte, şi o echipă formată numai din fete. Această echipă inedită s-a aflat la înălţimea aşteptărilor şi a executat foarte bine tragerile, fetele dovedind astfel că înainte de toate sunt militari şi că sunt pregătite la fel de bine în acest domeniu, ca orice student de academie militară.

Sergentul Gheorghe Dudea, aflat în al doilea an la trageri în poligon

Trecând peste greutăţile întâmpinate de condiţiile grele de campanie, artileriştii dislocaţi în poligon au obţinut calificativul general de *"Foarte Bine"* pentru toate categoriile de forţe participante. Evaluarea echipelor participante la trageri a fost făcută de arbitrii din poligon cu ajutorul sistemului de evaluare a tragerilor EOTS-F.

Despre tragerile ce vor urma, cunoaştem deja că anul viitor, Batalionul 715 şi Batalionul 905 vor executa acest exerciţiu primăvara, în luna martie. Studenţii Academiei Forţelor Aeriene vor executa trageri tot în timpul verii, conform planului de învăţământ. Până la anul, stimaţi artileriştii: ***"Atenţie la tun!"***.



Tragerile antiaeriene, încununarea unei munci de echipă

Un moment deosebit al exerciţiului "Dark Sky 2010" l-a constituit tragerea de noapte, o experienţă inedită pentru mulţi dintre militarii prezenţi.

Şcoala militară de maiştri şi subofiţeri "Traian Vuia" a Forţelor Aeriene

90 de ani de la înfiinţare

Locotenent LAURA COZLOV

This Year is the 90th anniversary of the Aeronautical Maintenance Tech School. Throughout history this school had many names, and lasted throughout hardships and vicissitudes, astonishing us by its persistence to exist in the same hearth of Romanian spirituality, in witch it succeeded to become an impressive military, cultural and educational institution.

The hard work of generations of military teachers, instructors and commanders were reworded over the years with remarkable graduates and personalities of Romanian technical branch. This is why, now, at this festive moment, we consider that a review of this impressive institution, of this valuable "technical incubator" of the Romanian Air Force, is more than necessary.

Anul acesta se împlinesc 90 de ani de la înfiinţarea Şcolii de meseriaşi ai aeronauticii. În decursul timpului, această şcoală, care a existat sub diferite denumiri, a dăinuit în faţa nenumăratelor încercări şi vicisitudini istorice, impresionând prin dorinţa de a exista în aceeaşi vatră de spiritualitate românească, în care a reuşit să se afirme ca o prestigioasă instituţie militară de învăţământ, cultură şi educaţie.

Eforturile generaţiilor de instructori şi profesori militari, ale comandanţilor, au fost răsplătite de-a lungul anilor cu absolvenţi eminenţi şi personalităţi marcante ale vieţii tehnice româneşti. Iată de ce, acum, la ceas festiv, considerăm mai mult decât necesară o scurtă trecere în revistă a trecutului acestei prestigioase instituţii, a acestui valoros "incubator tehnic" al Forţelor Aeriene Române.

Repere istorice

În cei 90 de ani de activitate, şcoala a pregătit 85 de promoţii, ceea ce înseamnă aproximativ 8.500 de absolvenţi. Între aceşti oameni care au plecat cu o meserie (şi nu orice meserie) din şcoală se numără mulţi profesionişti remarcabili, şase dintre ei ajungând generali: Ştefan Ispas, Gheorghe Zărnescu, Victor Şoima, Mihai Fenici, Mihai Popescu şi Demostene Ionescu.

O personalitate cu totul aparte o constituie profesorul doctor Ioan Morar, absolvent al şcolii în 1947. Ioan Morar a fost, la un moment dat, membru şi vicepreşedinte în Consiliul Internaţional al Organizaţiei "Medicii lumii pentru prevenirea războiului nuclear". În 1985, organizaţia din al cărui consiliu făcea parte şi Ioan Morar a primit "Premiul Nobel pentru Pace". Putem spune că şcoala de la Mediaş are un absolvent care a avut privilegiul să se afle sub aura inconfundabilă a premiilor Nobel.

Absolvent al şcolii de aviaţie de la Mediaş este şi scriitorul Radu Teodoru. Un truditor al condeiului care a scris o... bibliotecă pe teme aeronautice. Un meseriaş al cuvântului scris, un iubitor al aviaţiei şi un patriot desăvârşit.

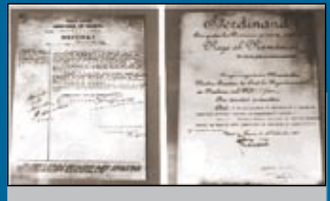
Şi, sigur, lista personalităţilor care, într-un fel sau altul, sunt formate la şcoala de aviaţie de la Mediaş ar putea continua.

Certificatul de naştere

Dezvoltarea aeronauticii româneşti în timpul Primului Război Mondial şi creşterea numărului şi complexităţii aparatelor de zbor care au intrat în dotarea aviaţiei militare după război, impuneau formarea unui personal tehnic specializat capabil să execute întreţinerea şi repararea tehnicii de aviaţie.

Pornind de la această necesitate, Direcţia Aeronautică a înaintat Ministerului de Război Referatul cu nr. 5771 din 12 martie 1920, prin care s-a cerut înfiinţarea unei şcoli care să pregătească personal tehnic necesar pentru întreţinerea şi repararea avioanelor. La 6 octombrie 1920, Direcţia Aeronautică a înaintat Ministerului de Război un nou referat semnat de directorul superior al Aeronauticii, colonelul Gheorghe Rujinskii şi de directorul aeronauticii, locotenent-colonelul aviator Andrei Popovici, cu propunerile de Regulament şi programul cursurilor ce urmau să aibă loc.

Pe baza documentaţiei primite de la Direcţia Aeronauticii, generalul de brigadă Ion Răşcanu, ministrul de război, a înaintat un raport regelui României prin care se argumenta înfiinţarea şcolii.



Referatul şi decretul de înfiinţare a Şcolii

Istoria Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene "Traian Vuia", localizată în momentul de faţă la Boboc, începe la data de 18 octombrie 1920 când, pe baza documentelor înaintate, regele Ferdinand a semnat Înaltul Decret cu nr. 4167, prin care s-a decretat înfiinţarea Şcolii de Meseriaşi Militari ai Aeronauticii, prima şcoală destinată formării tehnicienilor de aviaţie.

De la Pipera la Mediaş

În toamna anului 1920, Şcoala Militară de Meseriaşi ai Aeronaticii şi-a început cursurile pe aerodromul Pipera-Bucureşti, primul comandant al acestei instituţii fiind locotenent-colonelul Capşa Ion (16 octombrie 1920 - 1 octombrie 1921).

Aerodromul nu oferea condiţii corespunzătoare desfăşurării procesului de învăţământ, şcoala funcţionând în clădiri anexe, iar sala de mese şi dormitoarele se aflau în barăci de scândură. Iarna anului 1920-1921 a fost deosebit de aspră, elevii având mult de suferit din cauza condiţiilor vitrege de instruire şi viaţă, ceea ce a determinat conducerea şcolii şi Direcţia Aeronauticii să găsească un nou local care să ofere condiţii propice desfăşurării procesului instructiv-educativ.

Atelierul de motoare în anul 1925

Comandantul şcolii, locotenent colonelul Ion Capşa l-a delegat pe locotenentul Radovici Ion la Arad pentru a inspecta câteva clădiri care aparţineau unei şcoli normale de fete din patrimoniul Ministerului Culturii Naţionale. Acest minister s-a oferit să le cedeze în favoarea armatei. În drum spre Arad, locotenentul Radovici Ion s-a oprit la Mediaş, unde s-a întâlnit cu foşti memorandişti, participanţi la Marea Adunare de la 1 Decembrie 1918 de la Alba Iulia, precum şi cu oficialităţi locale. Oficialităţile locale erau interesate să înfiinţeze în oraşul Mediaş o şcoală militară, deoarece la acea vreme erau puţine şcoli cu predare în limba română în Ardeal.

Localul oferit de primăria oraşului era o fostă cazarmă de husari rămasă goală, odată cu plecarea Regimentului 13 Călăraşi, la Orăştie. Clădirea fusese construită pe vremea împărătesei Maria Tereza şi purta denumirea de cazarma "Tudor Vladimirescu". Şcoala se mută, astfel, în localitatea Mediaş, începând cu vara anului 1921.

Perioada interbelică şi a celui de-al doilea Război Mondial

Perioada anilor 1924-1939 se caracterizează prin profunde transformări care au marcat întregul organism militar, şi, aşa cum era şi firesc, şi **Şcoala Tehnică a Aeronauticii.**

În 18 octombrie 1924 a fost emisă Hotărârea definitivă nr. 745 a Comitetului agrar Mediaş, prin care terenul de la marginea oraşului a intrat în proprietatea şcolii în vederea amenajării infrastructurii ei şi a unui aerodrom. Pe terenul obţinut, plin de gropi şi impropriu pentru agricultură, au început imediat lucrările pentru construirea noii şcoli denumită **Cazarma "Aurel Vlaicu"**, nume ce l-a purtat până în anul 1954. În data de 1 septembrie 1927, noul an de învăţământ a început în noua cazarmă "Aurel Vlaicu".

Uniforma elevilor a fost la început de culoare kaki, având ca semn distinctiv o panglică albă la chipiu. Din anul 1932 s-a luat hotărârea ca în arma aviaţie să se poarte ţinuta gri-bleu.

La data de 26 iulie 1931, principele Mihai a fost înscris în această şcoală din înalta dorinţă a Majestăţii Sale Regale Carol al II-lea. Înscrierea principelui Mihai ca elev al şcolii s-a dovedit benefică, deoarece în perioada imediat următoare au crescut considerabil mijloacele şi fondurile pentru dotarea laboratoarelor şi sălilor de clasă. Principele Mihai nu a urmat efectiv cursurile şcolii, dar a fost pregătit şi instruit în domeniul tehnic al aviaţiei la castelul Peleş din Sinaia. Pentru pregătire a fost instalat un motor de avion în curtea palatului de la Sinaia.

În zona oraşului Mediaş nu au existat alte unităţi militare, de aceea în perioada interbelică prezenţa şcolii militare a reprezentat un element de siguranţă pentru asigurarea ordinii de drept din zonă şi stabilitate pentru populaţia locală. Exemplul cel mai concludent în această privinţă îl reprezintă activităţile desfăşurate între 21-23 ianuarie 1941, în timpul rebeliunii legionare, când efectivele şcolii, conduse de cadre competente, au executat misiuni de pază şi apărare a principalelor instituţii şi obiective strategice.

Din 26 iulie 1940, prin Ordinul 343, a luat fiinţă **Şcoala de Ofiţeri Mecanici de Aviaţie.**

În cel de-al Doilea Război Mondial, oamenii formaţi aici s-au dovedit deosebit de utili, au preluat eforturi enorme şi au făcut ca avioanele româneşti să zboare şi să-şi îndeplinească misiunile luptând, uneori cu succese deosebite, împotriva celor mai puternice aviaţii din lume: mai întâi împotriva celei ruseşti, celei americane sau britanice, iar, mai apoi, împotriva celei germane. Rolul tehnicienilor a fost enorm în timpul acestor confruntări, 22 dintre ei jertfindu-se pe altarul patriei.

După al Doilea Război Mondial

După încheierea războiului, ţara noastră a trecut la refacerea economiei naţionale distruse de război. Conform condiţiilor impuse de Comisia Aliată de Control la 28 aprilie 1945, **Centrul de Instrucţie al Aviaţiei şi Şcoala Tehnică Aeronautică** au fost desfiinţate, iar elevii au fost detaşaţi la unităţile şi întreprinderile de aviaţie.

Concomitent, are loc o nouă organizare a învăţământului militar de aviaţie şi într-o primă fază se ordonă înfiinţarea unei şcoli la Buzău, cu durata studiilor de doi ani, pentru a pregăti naviganţi şi tehnicieni.

În anul 1946, prin Ordinul nr. 64067 din 14 martie 1946 al Marelui Stat Major, s-au înfiinţat două şcoli de aviaţie: **Şcoala Militară de Ofiţeri şi Subofiţeri de Aviaţie la Bucureşti şi Şcoala Militară de Ofiţeri Mecanici şi Maiştri de Aviaţie** cu sediul la Mediaş. În vară, cu Ordinul nr. 12505 din 30 august,

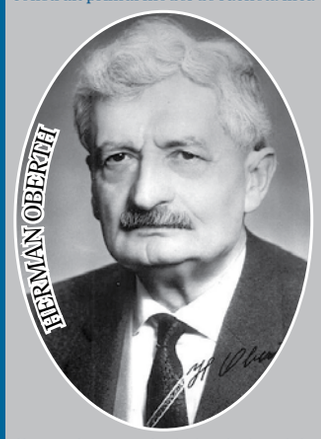
Avionul Fleet, aflat în dotarea Şcolii în anul 1947

Atelierul de radio în anul 1931

Şedinţă de instruire pentru zbor în anul 1938

Avion IAR-80 pregătit pentru zbor în anul 1942 pe aerodromul şcolii

Hermann Julius Oberth (născut pe 25 iunie 1894 la Sibiu - decedat pe 28 decembrie 1989, Nürnberg) a fost unul dintre părinţii fondatori ai rachetei şi astronauticii. Hermann Oberth a construit primul model de rachetă încă



din şcoala generală, în jurul vârstei de 14 ani. În 1912 Hermann Oberth a devenit student la medicin` al Universităţii din München, participând apoi ca medic militar la Primul R^zboi Mondial. În 1922, lucrarea sa de doctorat despre ştiinţa rachetelor a fost respinsă, fiind considerată utopică. Lucrarea a fost totuşi tipărită folosind fonduri private şi a produs controverse în presă.

În toamna lui 1929, Hermann Oberth a lansat prima sa rachetă cu combustibil lichid, numit` Kegeldüse. În aceste experimente a fost asistat de studenţi de la Universitatea Tehnică din Berlin, printre care se afla şi Wernher von Braun. La construirea primei rachete de mari dimensiuni din lume, numită A4, dar cunoscuă astăzi mai degrabă sub numele V2, s-au folosit 95 dintre invenţiile şi recomandările lui Hermann Oberth.

Gazdă a geniului

La un moment dat, în atelierele scolii a lucrat şi genialul inventator Hermann Oberth. Cum s-au petrecut lucrurile? La inceputul anului 1932, profesorul Oberth a fost invitat de către Societatea Politehnică din Bucureşti pentru a conferentia privitor la cercetările sale. Cu această ocazie, el a fost primit şi de regele Carol al II-lea. Regala gazdă i-a propus profesorului să infiinteze, la Bucureşti, un Institut de Rachete, dar fără sprijinul statului. Hermann Oberth nu dispunea de mijloacele financiare necesare, iar ideea a fost abandonată. Totuşi, vizionarul cercetător a primit cu acest prilej aprobarea de a lucra în atelierele Scolii de Aviaţie de la Medias: *"M-am folosit de această permisiune din plin* – nota Oberth in jurnalul său. *Aproape zilnic băteam drumul din strada Sibiului, unde locuiam, până la capătul străzii Brateiului, in partea opusă a oraşului, la şcoala de aviaţie. Am inceput să construiesc mici ajutaje necesare pentru producerea gazului de pompare. Am construit apoi un nou model de motor rachetă, mai multe modele de ajutaje. Comandantul şcolii, colonelul Celăreanu, şi ceilalţi ofiţeri români erau foarte amabili şi binevoitori".*

Instalaţiile concepute şi realizate de Oberth au fost experimentate tot aici, pe terenurile din apropierea scolii de la Mediaş. Astfel, pe lângă SUA, Germania şi Uniunea Sovietică, România, prin şcoala din oraşul de pe malurile Târnavei Mari, este una din primele ţări din lume in care s-au iniţiat experimente cu adevărat ştiinţifice privind zborul cosmic.

Replica avionului "Vuia nr. 1" realizată în anul 1958 la şcoala de la Mediaş

Statul Major al Aerului – Secţia I, a decis ca până la 1 septembrie să se lichideze gestiunea şcolilor de aviaţie şi centrelor de instrucţie ale aviaţiei, precum şi ale şcolilor de pilotaj, deoarece cu data de 1 septembrie 1946 se constituia **Centrul de Instrucţie al Aeronauticii** cu sediul la Mediaş. În curs de două luni s-au concentrat la Mediaş, pe lângă personalul şi elevii **Şcolii Tehnice Aeronautice**, cu secţiile ofiţeri şi maiştri mecanici de aviaţie, **Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie** de la Cotroceni, **Şcoala de Perfecţionare de Pilotaj** de la Buzău şi **Centrul de Instrucţie** de la Pipera (care pregătea sergenţi în termen cu specialităţi de trăgători de bord, bombardieri, radiotelegrafişti şi mecanici). Acelaşi an a fost unul extrem de secetos pentru ţară. Cadrele şi conducerea şcolii s-au implicat în ajutorarea celor afectaţi de foametea care a urmat.

În anul 1950, **Centrul de Instrucţie al Aviaţiei** a fost mutat de la Mediaş la Tecuci, suferind alte transformări. În luna aprilie 1951, Comandamentul Forţelor Aeriene Militare, prin ordinul 780, a mutat **Şcoala de Ofiţeri** de la Mediaş în garnizoana Sibiu, primind numele de **Şcoala Tehnică de Aviaţie nr. 1**. La Sibiu şcoala a funcţionat până în anul 1953. În locul ei a fost adusă în Mediaş **Şcoala de Sergenţi Tehnici de Aviaţie** cu durata de doi ani, iar unitatea de la Mediaş şi-a schimbat denumirea în **Şcoala Tehnică de Aviaţie nr. 2** (în baza Ordinului Marelui Stat Major nr. 0159219 din 10 iunie 1952).

În anul 1953, **Şcolile Militare Tehnice de Aviaţie nr. 1** din **Sibiu** şi **nr. 2** din **Mediaş** s-au unificat din nou la Mediaş sub numele de **Şcoala Militară Tehnică de Aviaţie**, în baza Ordinului Marelui Stat Major nr. 008938 din 1953 şi al Comandamentului Forţelor Aviaţiei Militare.

O nouă identitate, sub egida numelui "Traian Vuia"

În anul 1954 două evenimente mai importante au marcat istoricul şcolii. Primul eveniment a fost atribuirea prin Decretul Prezidiului Marii Adunări a Republicii Populare Române nr. 384 din 4 septembrie 1954, numelui marelui pionier al aviaţiei mondiale şi românesti "Traian Vuia", **Şcolii Militare Tehnice** care de la acea dată s-a intitulat **Şcoala Militară Tehnică de Aviaţie "Traian Vuia"**. La 30 decembrie 1954, Şcoala Militară Tehnică de Aviaţie "Traian Vuia" din Mediaş a primit Drapelul de Luptă, conform Ordinului Ministrului Forţelor Armate nr. M 1109 din 24.12.1954.

Începând cu anul 1964, **Şcoala Militară Tehnică de Aviaţie "Traian Vuia"** a pregătit maiştri de aviaţie cu durata de şcolarizare de trei ani pentru specialităţile avion-motor, armament de bord, instalaţii electrice, radio, radiolocaţie de bord. Paralel se continua pregătirea subofiţerilor tehnici de aviaţie. Începând cu anul şcolar 1964-1965 în şcoală au fost pregătiţi şi elevi ce deveneau cadre tehnice pentru TAROM. Prin Ordinul nr. G.T. 001550 din 1964 al Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului, şcoala de la Mediaş şi-a schimbat denumirea în **Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri de Aviaţie "Traian Vuia"**.

La data de 20 august 1965, prin Ordinul Marelui Stat Major C.L. 0096, şcoala şi-a schimbat denuwwmirea în **Şcoala Militară de Maiştri de Aviaţie "Traian Vuia"**, cu sarcina de a pregăti cadre tehnice pentru întreţinerea şi depanarea curentă a aeronavelor în următoarele specialităţă: aeronave şi motoare, armament de bord, instalaţii electrice, aparate de bord şi oxigen, aparatură radio şi radiolocaţie de bord.

În luna mai a anului 1970, şcoala a fost afectată de revărsarea râului Târnava Mare.

Începând cu data de 15 ianuarie 1989 se desfiinţează **Şcoala Militară de Maiştri de Aviaţie "Traian Vuia"** şi se constituie **Grupul Aviaţ ie Şcoală Tehnică "Traian Vuia"**, în baza aprobării M.Ap.N. nr. A.S.002020. cu sediul la Mediaş şi subordonat **Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu"** de la Boboc - Buzău.

Repere prezente

În baza aprobării Ministrului Apărării Naţionale pe raportul nr. AS 0143 din 24 ianuarie 1990, **Grupul Aviaţie Şcoală Tehnică "Traian Vuia"** se transformă în **Şcoala Militară de Maiştri de Aviaţie "Traian Vuia"** şi se trece din subordinea **Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu"** în subordinea Comandamentului Aviaţiei Militare. Sarcina principală a şcolii începând cu această dată a fost de a pregăti cadrele tehnice necesare aviaţiei militare.

Din anul 2004 **Şcoala de Maiştri Militari şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene** îşi desfăşoară activitatea la Boboc - Buzău, având ca misiune principală formarea de maiştri militari şi subofiţeri pe filiera directă şi indirectă ca specialişti, experţi în exploatarea, întreţinerea şi repararea tehnicii şi armamentului, ca lideri ai structurilor de la baza ierarhiei militare şi ca luptători.

Caracterul integrator al celor trei arme din compunerea Forţelor Aeriene – aviaţia, radiolocaţia, artileria şi rachetele sol-aer – a impus pregătirea viitorilor specialişti, maiştri militari şi subofiţeri, care deservesc tehnica de luptă din dotare, într-o concepţie unitară şi într-o singură instituţie militară de învăţământ, la Boboc, în citadela zborului românesc, instituţie care respiră tradiţie, unde disciplina, concentrarea şi responsabilitatea sunt la ele acasă.

Fiind o instituţie de învăţământ postliceal, în primul an de învăţământ se studiază disciplinele de pregătire militară generală, pregătire ştiinţifică fundamentală şi se începe pregătirea de specialitate. În anul al doilea de învăţământ se urmăreşte formarea şi perfecţionarea deprinderilor practice de lucru cu tehnica, se studiază disciplinele de specialitate, referitoare la construcţia, funcţionarea, întreţinerea, exploatarea şi întrebuinţarea în luptă a tehnicii.

Practică în laboratoarele de specialitate, bază a pregătirii viitorilor specialişti şi garanţie a capacităţii acestora de a răspunde provocărilor din unităţi

Şedinţă de instruire în laboratorul de rachete sol-aer

Instructorul este o piesă importantă în angrenajul pregătirii vitorilor specialişti

În laboratorul de armament de bord

ZIUA INTERNAȚIONALĂ LA AC IZMIR

Locotenent-colonel CORNELIU POSTU

Sfârșit de vară și, în același timp, sfârșit de misiune pentru unii dintre cei care ne desfășurăm activitatea la Comandamentul Aerian Aliat de la Izmir, Turcia.

Vremea încă este frumoasă aici și lumea se bucură de binefacerile unei băi în mare. În comandament este agitație pentru că anul acesta este a 6-a ediție a Zilei Internaționale, activitate care a devenit tot mai populară în zonă, atât în rândul militarilor care lucrează aici și al familiilor lor, cât și al orașului și cetățenilor, și se dorește să fie una mai frumoasă și mai plăcută decât cea de anul trecut. Asta chiar și dacă ne gândim la numărul estimat de vizitatori – peste 5.000.

Deși ne face o plăcere deosebită această activitate multiculturală și ne-am implicat total în organizare, pentru unii dintre noi perioada se suprapune și cu Air Operation Planning Group (AOPG), care pregătește exercițiul STEADFAST JUNO 10 din luna decembrie, exerciții de certificare pentru NRF 16 ce va debuta la 01.01.2011. Așa se face că unele dintre pregătiri se fac în paralel, după programul de lucru (care pentru AOPG este de 10–12 ore). Dar, ca întotdeauna, toți sperăm să merite efortul.

Pentru o parte dintre noi, "agitația" care se face simțită în comandament are și o componentă emoțională aparte, deoarece ne aflăm la sfârșit de mandat și ne dorim ca la finalul celor 3 ani petrecuți aici să lăsăm o amintire plăcută în ceea ce privește imaginea României, imagine pe care o promovăm zi de zi prin activitatea specifică fiecărei funcții pe care o îndeplinim. Ca urmare, încercăm să aducem un plus de prospețime și inovație în amenajarea unicului stand al României la acest eveniment. Spun unicul cu o oarecare părere de rău, pentru că anul acesta nu vom avea stand gastronomic, deși mulți și-au exprimat regretul pentru că au apreciat produsele noastre și ne întrebau de mici, sarmale și palincă. Dar, pentru că toată lumea a auzit de criză, a fost mai ușor pentru unii dintre colegii noștri de alte naționalități să înțeleagă de ce nu am putut organiza și un astfel de stand.

Ca element de originalitate, am realizat anul acesta o poartă maramureșeană, în miniatură, din fonduri proprii și, bineînțeles, cu efort colectiv. Îmi face plăcere să menționez că la baza proiectului a stat ideea, imaginația și talentul locotenent-comandorului Liviu BRAN, pe care îl știam ca inginer de avioane, dar căruia i-am descoperit cu plăcere latura artistică. De asemenea, ne-am propus să prezentăm anul acesta mai multe detalii despre Forțele Aeriene Române.

Personalul aflat la post la CC AIR IZMIR, împreună cu familiile, organizatorii standului românesc cu ocazia Zilei Internaționale

Munca nu a fost chiar ușoară – proiect, procurare de materiale, "sculptura" în polistiren, ședințe de coordonare, aducerea unor materiale din țară etc. – dar zâmbetele și admirația celor care ne-au văzut standul pe timpul activității propriu-zise a meritat tot efortul. Și pentru că am pomenit de materiale, dorim să adresăm mulțumiri conducerii Statului Major al Forțelor Aeriene și colegilor noștri de acolo care ne-au înțeles, sprijinit și au aprobat, după caz, să fim ajutați în a ne prezenta categoria de forțe din care facem parte.

Deși totul era pregătit cu minuțiozitate, așteptam cu emoție dimineața zilei de 25 septembrie, când trebuia ca ultimile amănunte să fie puse la punct și standul să fie pregătit pentru vizitatori. Dimineața, la ora 07.30, au ajuns și soțiile colegilor mei cu cozonaci, colacul și celelalte produse tradiționale românești, cu care ne-am propus să îi întâmpinăm pe musafirii de la stand. A început o oarecare forfotă și părea că suntem un pic dezorganizați, dar spre surprinderea tuturor, la ora stabilită, lucrurile arătau mai bine decât ne așteptam noi. Fetița îmbrăcată în costum popular care urma să se ocupe de întâmpinarea oaspeților în spiritul celui mai vechi și pur obicei românesc, cu pâine și sare, era deja admirată de colegii de la celelalte standuri și solicitată pentru poze. A fost un semn bun și aducător de noroc.

Ora deschiderii ne-a găsit pregătiți și numărul de vizitatori, impresiile schimbate cu ei și interesul pentru unele aspecte referitoare la țara noastră ne-au făcut să fim pe deplin mulțumiți. Schimburile la stand au funcționat foarte bine, așa că am avut ocazia să vedem fiecare dintre noi și celelalte standuri, să gustăm din produsele altor țări sau să ne bucurăm de spectacolele oferite de grupurile folclorice din Italia, Grecia și Turcia prezente la activitate. Și, ca să fiu sincer, am avut ce vedea.

Ca militari ne-a impresionat în mod deosebit faptul că au fost câțiva vizitatori, piloți în diferite baze aeriene din Turcia, care au vrut să vadă filmul de prezentare al Forțelor Aeriene Române și au cerut detalii despre unele aspecte privind categoriile de tehnică și pregătirea militarilor români. Aceștia au plecat cu impresii plăcute pe care, prin intermediul materialelor promoționale pe care le-am oferit, sperăm să le împărtășească și altor colegi.

Una peste alta, sfârșitul zilei și închiderea evenimentului ne-a găsit un pic obosiți, însă foarte fericiți de faptul că efortul depus a meritat din plin.

Ca o concluzie personală pot afirma că o să-mi lipsească astfel de activități. La fel de mult o să îmi lipsească atmosfera din comandament, mediul de lucru și mulți dintre colegii mei – români și străini deopotrivă. Nu în ultimul rând, o să îmi lipsească orașul, care deși nu are farmecul unora dintre orașele românești, este unul foarte plăcut.

Deși funcția pe care voi fi încadrat în țară, începând cu sfârșitul acestei luni, nu este una în Forțele Aeriene, în final de misiune mă simt obligat sufletește să mulțumesc tuturor șefilor, prietenilor sau colegilor mei din această categorie de forțe, din țară și de aici, care au făcut ca misiunea mea să fie una interesantă și foarte folositoare din punct de vedere profesional.

Am onoarea să vă salut și să ne vedem sănătoși în România!

STĂPÂNII TRAIECTORIILOR DIN CETATEA BĂNIEI

The Flight Test and Research Center which is an elite military base in Craiova and the remarkable results of its staff represent an example of success in a country which invests too little in military or civilian research. These employees make many efforts which remain unknown to people outside the base. Those efforts are made so that the results of their work will allow safe service trough the tests being conducted in order to solve any problems on the ground and in the air.

Dezbatere cu comandorul Florea DRĂGHICI (F. D,), comandantul CCÎZ, căpitan-comandorul Aurelian COJOCARU (A. C.), şeful Secţiei piloţi încercare, navigaţie şi meteorologie şi inginerul Dorin GRIGORESCU, (D.G.), inginer în cadrul Secţiei pregătire aeronave pentru zbor

Alin C. IONESCU
Claudiu DIACONU

Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor, unitatea craioveană de elită şi rezultatele remarcabile ale colectivului său reprezintă un exemplu de reuşită într-o ţară care investeşte mult prea puţin în cercetare, fie ea civilă sau militară. Angajaţii depun eforturi greu de bănuit de către noi, cei de dincolo de gardul ce-o înconjoară, pentru ca produsele muncii lor să permită exploatarea în siguranţă a subiectelor testărilor pe care ei le execută, rezolvând necunoscute la sol şi în aer.

Repere de suflet

Înfiinţat la data de 01 aprilie 1974, Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor (CCÎZ) a pornit la drum având drept principală misiune sprijinirea industriei aeronautice româneşti, executând misiuni de testare a avionului de vânătoare-bombardament IAR-93, produs al programului româno-iugoslav YUROM, precum şi a altor produse aeronautice realizate în ţară, cu scopul omologării soluţiilor constructive şi validării pentru utilizarea operaţională.

Ocupând un hangar din curtea fabricii Avioane S.A. Craiova, CCÎZ a fost de-a lungul timpului o prezenţă constantă în capitala Olteniei, conlucrând îndeaproape cu specialiştii fabricii pe timpul desfăşurării programului YUROM, program ce a debutat în anul 1971 şi s-a finalizat cu construcţia a 86 de aparate pentru partea română. Tot aici au fost executate testările şi omologările necesare în cadrul programului 100% românesc de construcţie a avionului subsonic de antrenament reactiv avansat şi atac la sol IAR-99 ŞOIM, program în cadrul căruia s-au construit un număr de 28 de aparate, dintre care două aparţin în zilele noastre CCÎZ-ului.

De-a lungul timpului, Centrul a evoluat constant, propulsat de cerinţele de adaptare la realităţile tehnologice ale vremurilor, precum şi de către conducere şi corpul propriu de specialişti. Ajuns în zilele noastre, purtând pe umeri istoria celor peste 36 de ani de activitate, CCÎZ se prezintă ca o unitate modernă, condusă de către oameni competenţi şi bine pregătiţi, şi beneficiind de un corp de angajaţi valoroşi, ce sfidează vicisitudinile contemporane menţinând unitatea în avangardă din punct de vedere tehnologic şi în control situaţional perfect pe fluentul teren al testărilor de tehnică de aviaţie.

– Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor reprezintă o instituţie de elită în domeniul cercetării din România, unicat prin prisma obiectului de activitate. Cum aţi descrie, pe scurt, unitatea pe care o conduceţi?

Cdor F. D.: CCÎZ reprezintă o certitudine a îndeplinirii menirii pentru care a fost înfiinţată această unitate, respectiv de încercare a produselor aeronautice, în special a aeronavelor fabricate de Întreprinderea de Avioane Craiova, precum şi de a efectua cercetări în domeniul aeronautic.

– Cum se prezintă CCÎZ după mai bine de 35 de ani de la înfiinţare?

Cdor F. D.: CCÎZ este o instituţie solidă, cu o bogată experienţă în domeniul încercărilor în zbor, cu specialişti în domeniul aeronautic şi în alte domenii adiacente care au trecut peste două omologări de aeronave (IAR-93 şi IAR-99). De asemenea, centrul dispune de o bază materială modernă şi corespunzătoare sarcinilor de testare la sol şi în zbor a produselor aeronautice.

– Cum este organizat CCÎZ?

Ing. D. G: Centrul este structurat pe secţii şi compartimente. Concret, în structura sa organizatorică regăsim **Secţia piloţi testare, Secţia CS (cercetare-simulare) aeronavigabilitate şi modelare-simulare, Secţia CS instrumentare şi NDT (control nedistructiv), Secţia mentenanţă aeronave** şi **Compartimentul administrativ.**

– Consideraţi că, de-a lungul anilor, importanţa CCÎZ a crescut sau a scăzut?

Cdor F. D.: Putem spune, fără teama de a greşi, că importanţa CCÎZ de-a lungul anilor a crescut necontenit. Dacă, la început, CCÎZ a fost înfiinţat în scopul de a încerca avioanele fabricate de Întreprinderea de Avioane Craiova, în timp, portofoliul de activităţi specifice CCÎZ s-a diversificat. Astfel, la ora actuală, CCÎZ poate executa:

- Cercetări şi încercări la sol şi în zbor în scopul certificării şi omologării aeronavelor militare şi civile, prototip sau modernizate, a echipamentelor şi sistemelor de bord, armamentului şi muniţiei de aviaţie;
- Cercetări şi experimentări în scopul certificării sau omologării altor produse cu destinaţie militară;
- Executarea zborurilor de încercare a aeronavelor ieşite din fabricaţie/recepţie;
- Testarea altor tipuri de tehnică militară;

Inginerul Dorin GRIGORESCU

- Studii, cercetări aplicative şi experimentări pentru Ministerul Apărării Naţionale şi alte ministere;
- Calibrarea sistemelor de măsură utilizate pe timpul experimentărilor;
- Măsurători de precizie, achiziţie şi prelucrări de date experimentale;
- Elaborarea documentaţiei de exploatare la sol şi în zbor a aeronavelor;
- Actualizarea instrucţiunilor de zbor şi luptă aeriană;

Comandorul Florea DRĂGHICI

• Propuneri de modificare a resurselor aeronavelor;
• Cercetări și experimentări în domeniul medicinei aeronautice;
• Participarea la demonstrații aeriene organizate în țară și străinătate;
• Executarea altor activități în domeniul aviației (filmări speciale, expertize tehnice pentru investigarea evenimentelor de aviație, determinări gravimetrice etc.).

– De ce tehnică de aviație dispune Centrul pentru a-și îndeplini obiectivele?

Ing. D. G.: Tehnica de aviație de care dispune Centrul constă în două aparate de zbor de tip IAR-99, unul modernizat (inițial) în anul 1993 împreună cu firma israeliană IAI, dotat acum cu instrumente de bord produse de firma americană Bendix King, și unul în varianta modernizată în cooperare cu firma Elbit Systems Ltd. și aflată în exploatarea Forțelor Aeriene Române – IAR-99 ȘOIM. Biloc, cele două aparate de zbor se constituie în robuste și stabile platforme de testare, asigurând, grație gradului de modernizare a sistemelor de la bord, un maxim de eficiență și rezultate optime pentru testările executate în anvelopa de evoluție specifică tipului și categoriei de aeronave din care fac parte. Ambele aeronave sunt instrumentate pentru achiziții și înregistrarea parametrilor de zbor, existând posibilitatea reconfigurării sistemului de instrumentare și a configurațiilor de echipare funcție de specificul activităților de testare și evaluare în zbor.

– Cât de adaptat considerați că este CCÎZ la realitățile de pe plan mondial din domeniul testărilor aeronautice?

Cdor F. D.: Consider că în cei peste 35 de ani de funcționare, CCÎZ a parcurs un număr important de activități de testare și evaluare și proiecte de cercetare științifică aplicativă care se constituie într-un portofoliu complex, ce acoperă aproape toate tipurile de produse aeronautice, în accepțiunea largă pe care acest termen o are în literatura de specialitate. Cerințele Ministerului Apărării Naționale privind problematica specifică domeniului aeronautic, precum și evoluțiile înregistrate, atât în domeniul aeronautic, cât și în domeniul testării și evaluării produselor aeronautice, au impus o adecvare a politicii în privința resurselor umane și organizării instituției. Dotarea centrului a fost permanent îmbunătățită, cu scopul de a asigura utilizarea unor soluții moderne, atât pentru instrumentarea aeronavelor, cât și pentru asigurarea instrumentelor necesare proiectării și realizării procedurilor de testare și evaluare și a prelucrării performante a datelor. În consecință, având în vedere aspectele menționate, pot spune că CCÎZ răspunde cu succes cerințelor internaționale în domeniul testării produselor aeronautice.

– Puteți să ne explicați noțiunea de zbor tehnic?

Cpt-cdor A. C.: În aviația militară există un regulament care se referă la zborurile tehnice. Zborurile tehnice sunt zborurile de verificare, recepție și încercare. Verificările de aeronave se fac după lucrări la aeronave, zborurile de recepție în momentul în care o aeronavă iese de la reparații sau trece printr-un proces de modernizare. Cu alte cuvinte este o altă aeronavă, care după ce parcurge zborurile de încercare aferente este recepționată de către beneficiar, beneficiarul fiind în situația actuală Aviația Militară sau noi, în situația aeronavelor noastre. Zborurile de încercare reprezintă cu totul și cu totul altceva, pentru că sunt zboruri de încercare pentru echipamente de aviație, pentru muniții, pentru aeronave ca atare, aeronave nou construite sau modernizate, zboruri care se execută în baza unor planuri care se întocmesc de regulă la noi, sunt aprobate o dată pe partea Departamentului pentru Armamente, pe partea cealaltă de către beneficiar, care poate fi Aviația Militară sau poate Marina Militară – chiar am avut o astfel de situație. În baza acelor planuri aprobate, se execută zboruri specifice tipului de încercare ce trebuie efectuată.

– Care sunt criteriile de selecție pentru piloții din cadrul CCÎZ?

Cpt-cdor A. C: Cel mai tânăr coleg al nostru este locotenent-comandor, vine de la MiG-ul 21,

Căpitan-comandor Aurelian COJOCARU

are 700–800 ore de zbor. Ar fi ideal dacă ți-ai putea permite, din punct de vedere al resurselor, să aduci un tânăr, să-l formezi exact pe tipul ăsta de activitate. Dar, în principal, în toată lumea se face așa, cei care merg către partea de încercare sunt selecționați dintre piloții cu cea mai mare experiență de zbor și care au, să zicem, și calități pentru așa ceva. Separat, în afară de asta, îți mai trebuie cunoștințe pe partea de inginerie pentru că te lovești, vrând-nevrând, de probleme tehnice. Sunt foarte multe. Până la urmă, asta facem, testăm sisteme, testăm echipamente. Întâi trebuie să înțelegi cum funcționează, ce trebuie să facă și cum, pentru ca apoi să te poți concentra și, împreună cu echipa de testare, să găsești o variantă, o soluție de rezolvare. În plus, pentru a ajunge aici îți trebuie o experiență serioasă pe care o completezi în unitate, obligatoriu, deoarece, am zis, faci altceva, e altă muncă și, de fiecare dată, e câte ceva nou.

– Ne puteți descrie, la modul general, algoritmul activității de testare din cadrul centrului?

Cpt-cdor A. C.: Pentru orice tip de activitate de testare care implică zbor, pentru că, pe lângă testele în zbor, la centru se execută și testări la sol, pentru a se rezolva o temă de cercetare sau o temă de testare pe care o avem se constituie o echipă de testare, iar această echipă e formată atât din ingineri, cercetători, cât și din cadrul personalului navigant. În funcție de scopul activității în sine, fiecare rezolvă câte o pătrățică. O rezolvă inițial la stadiul de draft, după care toate acestea se pun cap la cap și începem discuție pe baza lor. În urma acestor activități, apare planul de testare. În baza acestui plan de testare, pentru a atinge fiecare din obiectivele care se intenționează a fi atinse, verificate, se construiește câte o procedură specifică. Să luăm ca exemplu o tragere cu tunul; mă interesează, o dată, între ce limite pot să trag cu tunul cu avionul ăsta, să zicem, limite de viteză și suprasarcină – e un aspect. Doi, mă interesează să văd precizia indicațiilor, adică să verific dacă avionica mea îmi dă indicații corecte sau nu. Sunt două lucruri total diferite. Până la urmă faci același lucru, tragi cu tunul, nu? Dar scopul activității e total diferit. Și atunci, pentru tragerea în anvelopa de zbor, să zicem, se construiesc aceste proceduri care detaliază fiecare manevră, fiecare acțiune, atât a celor de la sol, cât și a celor din zbor, a echipajului. Ce contact pui, când îl pui, ce spui, ce raportezi prin radio, ce manevră faci după, câte secunde ș.a.m.d. Deci detaliat, absolut totul. În concluzie, noi, suntem implicați în toate activitățile centrului, nu numai în calitate de piloți.

– Având în vedere faptul că CCÎZ dispune doar de două avioane IAR-99, cum s-au executat omologările pentru alte tipuri de aparate de zbor, cum ar fi MiG-ul 21 sau elicopterele Puma NAVAL?

Cpt-cdor A. C.: Ca procedură normală, echipajele de zbor, echipajele tehnice, aeronavele sunt detașate la noi, la centru și, sub responsabilitatea noastră, se execută respectivele activități de către echipaje și pe aeronavele aparținând altor structuri. Astfel, de exemplu, în anul 2001 am avut în subordine MiG-uri 21 de la Borcea, MiG-uri 29 de la Mihail Kogălniceanu, nu știu câte sute de oameni din Forțele Aeriene, plus 6 aeronave de la Marină. Am fost cea mai mare unitate de luptă din Armata României!

– Care sunt obiectivele prioritare ale CCÎZ pentru viitorul apropiat?

Cdor F. D.: Am să le enumăr punctual:

a) Asigurarea suportului științific necesar fundamentării deciziilor de înzestrare a armatei cu noi tipuri de tehnică militară și de modernizare a tehnicii existente;

b) Asigurarea suportului științific și tehnologic pentru Testare și Evaluare de Dezvoltare a tehnicii militare care intră în dotarea armatei pe baza unor criterii de apreciere unice valabile în cadrul NATO și UE;

c) Implementarea în România a tuturor standardelor militare tehnice care se aplică în cadrul NATO;

d) Elaborarea unor propuneri de modificare a cadrului legistaltiv din domeniul cercetării-dezvoltării care să elimine birocrația și să permită accesul instituțiilor la proiecte finanțate din fonduri internaționale;

e) Stabilirea priorităților imediate din domeniul R &T și alocarea integrală a resurselor necesare finalizării acestora;

f) Realizarea lucrărilor de cercetare-dezvoltare prevăzute de PSCD (Planul Sectorial de Cercetare-Dezvoltare) al Ministerului Apărării Naționale și PNCDI (Planul Național de Cercetare-Dezvoltare-Inovare) în beneficiul Ministerului Apărării Naționale;

g) Alinierea activităților de cercetare-dezvoltare la prioritățile NATO și UE privind securitatea mondială.

UNEORI, PREȚUL UNUI VIS ESTE SACRIFICIUL SUPREM

Locotenent LAURA COZLOV

Să fii un deschizător de drumuri înseamnă să ai curajul să faci primul pas în principal pentru alţii, deoarece, de multe ori, se poate întâmpla ca primul tău pas să fie şi ultimul.
Doi oameni vor rămâne permanent în memoria aviaţiei româneşti ca fiind primii piloţi de încercare pe primele avioane româneşti încă operaţionale. Colonelul Mihai IONESCU şi colonelul Ştefănel VAGNER au contribuit la împlinirea unui vis românesc, la realizarea avionului IAR-99 care se află şi în prezent în dotarea Forţelor Aeriene Române. Cum au ajuns aceşti militari piloţi de încercare, care au fost realizările pe care le-au avut la Centrul de Încercări în Zbor, ce preţ a avut pasiunea lor şi ce a însemnat viaţa lor pentru cei lăsaţi în urmă, toate acestea sunt fragmente ale memoriei colective pe care le vom oferi cititorilor noştri, în amintirea celor doi eroi.

Cum au ajuns piloţi de încercare

În anul 1982, în cadrul fostului Minister al Industriei Constructoare de Maşini, exista Centrul Naţional al Industriei Aeronautice Române (CNIAR), din care făcea parte o unitate militară specială formată numai din cadre militare detaşate pentru a lucra în economie. În acel an s-a organizat la CNIAR o selecţie a piloţilor de încercare pentru avioanele produse de români, printre care se număra şi IAR-99. Unul dintre cei aleşi a fost **colonelul Ştefănel VAGNER**, care venea de la unitatea militară de aviaţie din Craiova. Ulterior, după câţiva ani, în urma altei selecţii, a fost ales şi **colonelul Mihai IONESCU** care venea de la Deveselu, un punct de referinţă al aviaţiei reactive din România. Selecţia s-a realizat de către o comisie care a luat în calcul examenul pe care l-au susţinut candidaţii, orele de zbor, clasificarea piloţilor, experienţa şi, nu în cele din urmă, calitatea umană.

Piloţi ai primelor avione româneşti IAR-99

Întreprinderea de Avioane Craiova a realizat trei avioane prototip IAR-99 integral româneşti, ce se încadrau în categoria de avion de şcoală şi antrenament. Acestea erau denumite 001, 002 şi 003.

Primul avion prototip IAR-99 integral românesc denumit 001, cu dublă comandă, a fost pilotat pentru prima dată de colonelul Ştefănel Vagner în data de 21 dec. 1985, zbor realizat atunci în simplă comandă. Soarta a făcut ca, ulterior, după câteva sute de ore de zbor, tot în acest avion, în 1990, să-şi găsească sfârşitul alături de colegul său Mihai Ionescu. Ionescu scăpase cu câţiva ani în urmă din accidentul în care s-a prăbuşit al doilea prototip IAR-99, denumit 002. IAR-99/002 a căzut primul în programul de testare, la data de 14 august 1986. În prima cabină se afla colonelul Mihai Ionescu, iar în a doua cabină colonelul Grigorie Stoica. La acea dată ambii piloţi s-au catapultat şi au scăpat cu viaţă.

Al treilea prototip IAR-99, desemnat 003, zboară şi astăzi, iar primul zbor cu acest avion a fost realizat în mai 1987, după cum precizează Constantin Stancu, inginer cu state vechi în cadrul CCIZ.

Primul scaun de catapultare românesc

Colonelul Ionescu a fost pilotul care a efectuat primele teste din avion cu cel dintâi scaun de catapultare românesc de tip Martin Baker, produs de Aerofina Bucureşti. Primul test cu avionul IAR-93 în dublă comandă aflat în rulaj cu viteza de 100 km/h s-a realizat la data de 5 martie 1988. Testul s-a efectuat cu un manechin pe care îl chema Vasilică, aşezat pe scaunul din spate al avionului. Cupola din dreptul manechinului era scoasă, iar Ionescu, aflat în prima cabină a apăsat butonul care declanşează scaunul. Parașuta extractoare de la scaunul manechinului s-a deschis, apoi parașuta principală a fost trasă de cea extractoare. În zbor, Vasilică, dotat cu diferiţi senzori de măsurare a mai multor parametri, s-a desprins de scaunul de catapultare, apoi i s-a deschis automat parașuta şi a aterizat.

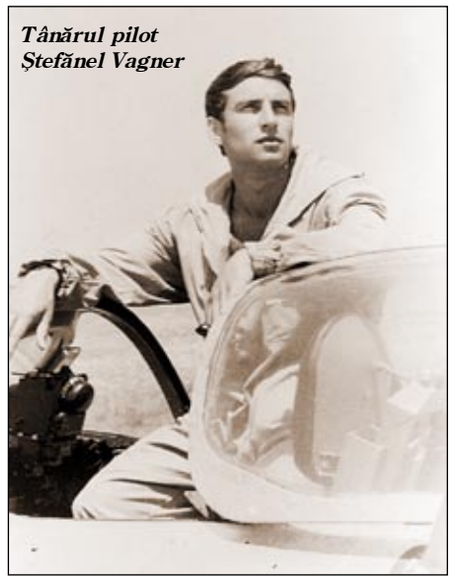
Până la data decesului, Ionescu a realizat peste şapte catapultări cu acest tip de scaun cunoscut sub numele de SC.HV-0, conform propriului carnet de zbor care se află în arhiva Muzeului Aviaţiei. Acest scaun a intrat mai apoi în dotarea avionului IAR-99 Standard. Într-un accident din raza unităţii militare de la Ianca, pe 30 martie 1995, doi piloţi aflaţi în zbor de cercetare meteo au fost nevoiţi să-l întrebuinţeze. Locotenent-colonelul David Vasile aflat în prima cabină s-a catapultat, fiind urmat de maiorul Trofin Vasile.

O tragedie în 67 de secunde...

Aşa descria ziarul craiovean "*Demnitatea*", ultimul zbor al piloţilor de încercare **colonel Mihai IONESCU** şi **colonel Ştefănel VAGNER**, realizat chiar cu primul avion prototip IAR 99.

"*O zi ca oricare alta. Cer senin şi soare strălucitor. Marţi, 26 iunie, ora nouă şi treisprezece minute. Zbor obişnuit. De antrenament? De rutină? Sau zbor de încercare? Zbor.*" Acesta este primul paragraf al articolului din ziarul cu numărul 13/1990 al publicaţiei de mai sus, scris la vremea respectivă de Ileana Petrescu şi Ion Sîrbu.

În ziua accidentului, colonelul Vagner şi



Tânărul pilot Ştefănel Vagner

colonelul Ionescu executau un zbor de antrenament cu grad de dificultate foarte ridicat, pregătindu-se pentru mitingul de ziua aviației ce urma să se desfășoare la Băneasa. Tot în acel an, 1990, în luna septembrie, IAR-ul 99/001 și cei doi piloți urmau să fie prezenți pentru prima dată la unul dintre marile evenimente aviatice, Târgul Internațional de la Farnborough din Anglia.

Din nefericire, orele de antrenament pentru acest eveniment și entuziasmul lor a fost curmat. La târg au participat însă alte avioane IAR-99, anume 708 și 709, pilotate de colonelul Gheorghe Tamaș, locotenent-colonelul Matei Bobe și colonelul Mitică Mirea, își amintește **Constantin STANCU**, fostul inginer șef de la CNIAR, în prezent încadrat la Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor (CCIZ).

Era al treilea zbor din acea zi. În cabina întâi se afla colonelul Vagner, iar pe locul instructorului, în cabina a doua, se afla colonelul Ionescu. Avionul a decolat, a făcut un tur foarte strâns deasupra pistei și apoi a revenit spre verticala ei întorcându-se în zbor pe spate. Se afla la joasă înălțime, pe spate, în zbor perfect orizontal. S-a menținut câteva clipe în această poziție, apoi, inexplicabil, a început să piardă portanță. "*Piloții au încercat să-l întoarcă, dar în timpul rotației avionul a glisat și a atins cu aripa dreaptă pista. Tata s-a catapultat, paraşuta extractoare şi cea principală au ieşit, dar din cauza altitudinii mici a lovit cu scaunul de catapultare pista. Colonelul Vagner Ştefănel nu a reuşit să sară şi a ars în avion*", își amintește unul dintre cei doi fii ai colonelului Ionescu, Mihai Severus Ionescu, acum, după 20 de ani de la teribila tragedie.

Colonelul Mihai Ionescu și manechinul Vasilică după prima catapultare

Așa cum și-i amintesc cei dragi

Există anumiți oameni care ne marchează, ne conturează cursul vieții, de la care avem multe de învățat și pe care îi privim ca modele de urmat. În același articol din ziarul "*Demnitatea*" se scrie despre Ștefănel Vagner că era "*scump la vorbă*" și că își căuta atent cuvintele înainte de a le rosti, că era "*temperat şi mai degrabă excesiv de precaut*".

O trăsătură asemănătoare am observat-o și la fiica sa, **căpitan Monica Diana VAGNER**, care în prezent este ofițer de Relații Internaționale în cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene. Monica s-a născut în Craiova, a trăit până la vârsta de cinci ani în "colonie", la unitatea militară unde își amintește că erau mulți copii, copii ai cadrelor militare. După aceea s-a mutat cu familia în Craiova și, fiind aproape de pistă, tot timpul urmărea evoluțiile aviatice ale tatălui său. Căpitanul Vagner ne povestește că accidentul s-a produs cu o săptămână înainte de admiterea la liceu. A fost o experiență grea, care a marcat-o și a maturizat-o. După ce a absolvit Facultatea de Limbi Străine de la Craiova a dat examen la Boboc pentru a deveni ofițer de aviație nenavigant pe filieră indirectă și a fost admisă. "*Mi-am dorit imediat după facultate acest lucru pentru că mi-am iubit foarte mult tatăl, şi am considerat că astfel îi calc pe urme*", mărturisește Monica. Căpitanul a absolvit un master în Studii de Securitate, iar drumul pe care l-a parcurs pentru a ocupa funcția actuală a fost unul lung. După Școala de Aplicație a fost repartizată la Timișoara la Baza 93 Aeriană și mai apoi s-a transferat la București, unde a lucrat 4 ani la Componenta Aeriană Principală în domeniul operațiilor, planificării și standardizării. De un an lucrează la SMFA.

Colonelul Vagner, primul din stânga și colonelul Ionescu, la mijloc, în fața prototipului IAR-93 002

Firea și simțul umorului colonelului Vagner îl făcea să se înțeleagă bine cu toată lumea, dar se știe că îi plăcea să zboare în dublă comandă îndeosebi cu Ionescu.

Colonelul Ionescu era puțin mai în vârstă decât Vagner, avea o "veselie tinerească" și era blând, bun, înțelegător și corect, după cum este scris în ziarul craiovean. El a avut trei copii, doi băieți care i-au urmat în cariera militară și o fată. Băiatul cel mare, Mihai Severus Ionescu este plutonier major în arma transmisiuni și lucrează la Flotila 90 Transport Aerian de la Otopeni. Este foarte pasionat de aviație, lucru care se observă atunci când discută despre acest domeniu. De asemenea, urmează un doctorat în domeniul arheologiei. Fratele său mai mic, Ciprian Alin Ionescu, a urmat Liceul de Marină din Orșova și a absolvit Academia Navală. Acum este comandant de navă în marina civilă. Sora lor, Ana Crina, a terminat Liceul de Aviație și Facultatea de Studii Economice din Craiova.

Colonelul Ionescu a fost coleg de promoție cu renumitul pilot și scriitor – colonelul Doru Davidovici, cu fostul șef al SMFA – generalul în rezervă Ștefan Voian, cu fostul șef al Flotilei de la Craiova – colonelul Bujeniță Mihai, însă a fost stimat și iubit nu doar de aceștia, ci de toți cei cu care a intrat în contact, fie profesional, fie personal. Dintre cei care și-i amintesc pe Vagner și Ionescu sunt, conform amintirilor lui Severus Ionescu, foști prieteni, piloți din aceeași escadrilă sau colegi, cum ar fi generalul-maior Virgil Ristea – locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul de flotilă aeriană Ion Avram – fost comandant al Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii, colonelul (r) Ion Tecuceanu – fost locțiitor al șefului SMFA și, nu în ultimul rând, inginerul Constantin STANCU, care a fost prezent de la începutul primului zbor al avionului românesc IAR-99.

Drumul spre marile realizări este pavat de mari sacrificii. Aceste sacrificii este dispus să le facă doar omul a cărui suflet arde în flacăra unei pasiuni. Sursa acestei flăcări este un vis, visul de a zbura. Colonelul Mihai Ionescu, fost director la CCIZ și colonelul Ștefănel Vagner, fost pilot șef la același institut au decolat din această lume pentru a se alătura eternilor zburători. După 20 de ani de la regretata despărțire, dorim și noi să-i salutăm acolo unde sunt, acolo unde îi poți vedea doar cu ochii inimii, singurii care pot să pătrundă infinitul și pot să le mulțumească pentru că și-au făcut datoria plătind prețul suprem, precum și pentru toate lucrurile frumoase pe care le-au lăsat în urmă.

Sub elicea avionului elevul pilot Ștefănel Vagner

Efectele zborului în norii de cenuşă vulcanică asupra aeronavelor

IMPACTUL NORULUI DE CENUŞĂ VULCANICĂ ASUPRA NIVELULUI DE SECURITATE A ZBORULUI

Căpitan-comandor CORNEL ŢUGMEANU

Norul de cenuşă vulcanică are un impact negativ asupra zborului aeronavelor în interiorul sau în imediata vecinătate a acestuia. Astfel, consecinţele nefaste ale unui zbor în cadrul unui asemenea nor sunt date, în primul rând, de concentraţia elementelor ce îl compun: 60 la sută îl reprezintă *dioxidul de siliciu*, în timp ce din restul de 40 de procente o pondere importantă revine metalelor grele, radioactive.

Concentraţia mare de dioxid de siliciu generează scăderea dramatică a vizibilităţii şi poate duce, coroborată cu funcţionarea defectuoasă a aparaturii de navigaţie, la pierderea orientării în zbor.

Zborul în interiorul acestui tip de nor pune, de asemenea, în pericol starea de integritate fizică a elementelor nemetalice ale aeronavei: parbriz, cupolă şi, implicit, integritatea fizică a membrilor echipajului.

Protocol de verificare a orificiilor de drenaj, cu ajutorul unei surse luminoase

Afectarea elementelor de comandă ale aeronavei (eleroane, derivă, direcţie) sunt, în aceeaşi măsură, consecinţe grave ale pătrunderii aeronavei într-un astfel de nor. Pagube însemnate pot fi cauzate de disfuncţionalităţi ale sistemului de ventilaţie sau de blocarea unor elemente hidraulice, generate de particulele de siliciu aflate în suspensie în concentraţie mare în atmosferă.

De asemenea, blocarea parţială sau completă a pompei de alimentare cu combustibil din cauza particulelor solide duce la deteriorarea gravă a performanţelor motorului. Aspirarea în sistemul de admisie al motorului a particulelor solide are drept consecinţe oprirea acestuia, în timp ce la avioanele turbopropulsoare oprirea motorului se poate produce aproape instantaneu. Este, de asemenea, posibilă deteriorarea prin abraziune a motoarelor, deşi acest fenomen nu afectează funcţionarea acestora. Totuşi, aceste motoare nu pot fi reparate şi se reduce eficienţa funcţionării acestora.

Totodată, conţinutul important de metale grele, radioactive, duce la deteriorarea funcţionării sistemelor de navigaţie de la bordul aeronavei şi, în acelaşi timp, poate afecta sistemele de control aerian de la sol.

În aceste condiţii, pentru creşterea nivelului de securitate a zborului se recomandă evitarea şi chiar interzicerea zborului în interiorul sau vecinătatea norului de cenuşă vulcanică.

Orificii de drenaj

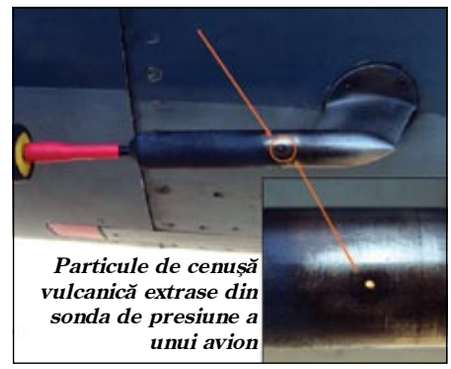
Simptome

Simptomele intrării în norii de cenuşă vulcanică pot apărea în cazul intrării aeronavei în zonele cu o concentraţie semnificativă şi se manifestă astfel:

– Efectul de "spot luminos" poate fi observat la intrarea în prizele de admisie ale motoarelor ca şi cum ar proveni de la o sursă de lumină din interiorul motorului;

– Apariţia unei pâcle uşoare în cabina aeronavei şi depuneri de praf pe suprafeţele din cabină;

– Un miros specific de sulf sau uşor miros de ars produs de posibile microdescărcări electrice în sistemul de ventilaţie



Particule de cenuşă vulcanică extrase din sonda de presiune a unui avion

al aeronavei;

– Apariţia flăcărilor în ajutajele reactive, variaţii necomandate ale turajului şi/sau tracţiunii motoarelor, în special atunci când acestea apar la mai multe motoare simultan (în cazul aeronavelor multimotoare);

– Fluctuaţii ale indicaţiilor aparatelor de bord;

– Apariţia fenomenului „Focul Sfântului Elm" – fenomen luminos de culoare albastru-alb de natură electrică, ce înconjoară ca o aureolă zona parbrizului şi părţile proeminente ale aeronavei, este cauzat de ionizarea excesivă a masei de aer în interiorul norului, şi care poate face incontrolabil controlul aeronavei;

– Variaţii ale presiunii în cabină, inclusiv posibilitatea depresurizării acesteia ca urmare a blocării supapelor de control a presiunii de către cenuşa vulcanică.

Notă: Radarul meteorologic nu poate detecta particulele din care sunt compuşi norii vulcanici.

Acţiuni:

– Se va trece la alimentarea cu oxigen din sistemul de avarie al aeronavei, în situaţia în care concentraţia prafului sau mirosul sulfuros sunt intense;

– Se reduce turajul motoarelor în scopul scăderii temperaturii gazelor şi pentru a evita topirea particulelor de silicaţi din cenuşa vulcanică şi depunerea pe organele motorului. Reducerea turajului la nivelul ralanti în zbor este singura metodă eficientă de evitare a înrăutăţirii funcţionării motorului şi de oprire necomandată a acestuia, dacă nu se poate ieşi din norul de cenuşă vulcanică;

– În cazul intrării accidentale în norii de cenuşă vulcanică, se iese cât mai curând posibil din zona acestora. În situaţia în care relieful permite, se execută un viraj de 180° în coborâre pentru ieşirea din zona contaminată. În nici o împrejurare nu se admite trecerea la zborul în urcare pentru ieşirea din zona contaminată;

– Se vor executa măsurile specificate în manualele de exploatare ale aeronavelor (acolo unde acestea există), care pot include indicaţii pentru mărirea fluxului de aer prin motor în scopul prevenirii pompajului şi pornirea sistemelor auxiliare de pornire ale aeronavelor (APU) pentru asigurarea energiei electrice la bord dacă este necesară pornirea în aer a unuia sau mai multor motoare;

– Se supraveghează cu atenţie mărită funcţionarea motoarelor, în special temperatura gazelor, care poate creşte foarte mult în cazul depunerilor intense a materialului de origine vulcanică în motor;

– Se supraveghează cu atenţie mărită poziţia în spaţiu şi viteza aeronavei, avându-se în vedere că indicaţiile de viteză pot deveni imprecise datorită colmatării tuburilor Pitot;

– Se cuplează sistemele de degivrare cu aer cald ale motoarelor şi aripilor pentru a reduce posibilitatea intrării motoarelor în pompaj, prin mărirea fluxului de aer care circulă prin motor;

– În situaţia opririi unuia sau mai multor motoare, se folosesc procedurile specificate în instrucţiunile de pilotaj pentru pornirea acestora, luându-se măsuri ca aeronava să se afle în anvelopa de pornire în aer. Procesul de pornire poate dura mai mult decât în mod normal, datorită efectului combinat al înălţimii de zbor şi al ingestiei de cenuşă vulcanică. Dacă nu se reuşeşte pornirea motorului (motoarelor) se face imediat o nouă încercare de pornire, iar în situaţia în care nu se poate menţine aeronava în zbor orizontal se iau măsuri pentru aterizarea pe cel mai apropiat aerodrom, aterizarea forţată sau părăsirea aeronavei.

FULGERE VERSUS AVIOANE

Este suficient ca un fulger să lovească un obiect oarecare aflat pe o rază de câţiva kilometri faţă de noi pentru a ne da fiori. Dar atunci când obiectul este chiar un avion în care noi înşine ne aflăm, experienţa poate fi de-a dreptul cutremurătoare. Totuşi, cât de expuse sunt aeroplanele în faţa descărcărilor electrice? Este o întrebare rostită de tot mai mulţi oameni începând din momentul nefericitului eveniment al prăbuşirii în Atlantic a unui Air France Airbus AF447 cu 228 pasageri la bord, ca urmare a presupusului impact cu un fulger.

Imaginea alăturată ilustrează un avion lovit de trăsnet în momentul decolării de pe aeroportul din Osaka, Japonia. Ca în majoritatea cazurilor de această natură şi poate surprinzător pentru unii, aeronava însăşi pare să fi declanşat descărcarea electrică.

De fapt, în anii '80 s-a demonstrat că în marea majoritate a cazurilor – până la 90% – de fulgerare a avioanelor, evenimentul îşi are originea chiar în aeroplane pe măsură ce acestea zboară prin zone noroase puternic încărcate electric. Ce se întâmplă cu restul de 10%? În asemenea incidente, aeronava se îndreaptă într-o furtună cu fulgere şi interceptează un trăsnet independent de sine. Ocazional, acestea sunt catastrofice.

Situaţiile de fulgere pozitive, cunoscute mai bine ca "lovituri din senin", reprezintă cu siguranţă un tip de fulgere pe care un avion nu ar vrea să îl întâlnească. Fiind mai puţin de 5% din descărcările electrice, aceste forme rare de activitate electrică sunt declanşate de încărcături pozitive în sferele superioare ale norilor care se descarcă spre sol prin energia pământului.

Fulgerele pozitive sunt mult mai puternice şi mai durabile decât alte forme de fulgere şi pot lovi pe distanţe de zeci de kilometri din înaltul norilor. Din cauza puterii lor, "loviturile din senin" sunt în mod cert periculoase. Mai mult de atât, cele mai multe aeronave nu sunt proiectate pentru a suporta asemenea lovituri, pentru că existenţa lor nu era cunoscută atunci când standardele de siguranţă ale avioanelor au fost stabilite.

Un dispozitiv cunoscut drept "fitil static" acţionează ca o piedică împotriva descărcărilor electrice, determinând disiparea fulgerului în locul circulării acestuia în zonele vulnerabile ale avionului. Dar un fulger din senin poate fi o altă poveste.

Se estimează că în medie, fiecare avion comercial american este lovit de fulgere cel puţin o dată pe an şi totuşi nici un accident aviatic nu a fost atribuit trăsnirii timp de zeci de ani. Totuşi, în urma tragediei aviatice din 1963, când zborul Pan Am 214 s-a prăbuşit din cauza unei explozii a rezervorului de combustibil şi 81 de oameni au murit, toate avioanele comerciale au fost dotate cu fitile de descărcare a fulgerelor.

http:www.environmentalgraffiti.com/featured/lightning-vs-aeroplanes

HELEN 2 – PRIMA RACHETĂ SPAŢIALĂ ROMÂNEASCĂ

În data de 1 octombrie a.c., **Asociaţia Română pentru Cosmonautică şi Aeronautică (ARCA)** a lansat cu succes prima rachetă spaţială românească – **Helen 2**. Racheta spaţială, care cântăreşte 1.800 de kilograme şi măsoară 4 metri, a fost lansată de la bordul navei NSSL 281 Constanţa, aflată în largul Mării Negre. Un balon cu heliu a dus racheta la 14.000 de metri de sol, distanţă de la care un motor a condus Helen 2 la altitudinea de 40.000 de metri, realizând astfel primul zbor suborbital românesc. În noiembrie 2009 şi august 2010, lansarea rachetei Helen a eşuat din cauza unor probleme la balonul solar, însă a treia încercare a fost un succes. Operaţiunea a fost realizată cu sprijinul Marinei Militare, al ROMATSA şi al Aviaţiei Militare.

ARCA, o asociaţie privată non-profit, este înscrisă în competiţia Google Lunar X Prize, care are ca scop trimiterea pe lună a unei nave fără echipaj uman de către întreprinzători privaţi. Premiul este de 30 de milioane de dolari, iar misiunea trebuie îndeplinită până în 2015. După acest succes, ARCA a anunţat că va participa în concursul Google X Lunar Prize cu racheta Haas, care va avea misiunea de a duce pe suprafaţa Lunii sonda European Lunar Explorer.

În timul zborului rachetei Helen 2, care a avut la bord combustibil ecologic format din apă oxigenată, au fost testate ascensiunea cu balonul, modul de transmitere a datelor şi motorul. Acestea vor fi folosite, cu mici modificări, şi la Haas, care măsoară 12 metri. În schimb, Haas va fi lansată din aer (Helen a fost lansată de pe apă), de undeva din Atlantic, crede preşedintele Asociaţiei Române pentru Cosmonautică şi Aeronautică (ARCA), Dumitru POPESCU, care estimează că lansarea va avea loc în 2013.

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Printre recalculări de pensii, zbor, instrucţie şi alte componente ce definesc imaginea aviaţiei militare în contemporanul arid, Statul Major al Forţelor Aeriene a găsit câteva clipe în calendarul activităţilor curente pentru a-şi aduce aminte şi onora pe acei dintre eroii săi ce încă ne veghează din concretul vieţii.

La cei 98 de ani împliniţi în data de 7 septembrie, **Mariana Drăgescu** – membră supravieţuitoare a Escadrilei Albe – scrutează atent grupul de aviatori veniţi în vizită. Recunoaşte uşor feţele, uniformele şi se destinde. Este între camarazi. Urmează o oră de celebrare, amintiri, poveşti şi promisiuni. Cea mai importantă este cea făcută de aviatori. Şi anume că vor face tot ce le stă în putinţă să-şi cinstească precursorii prin faptele şi acţiunile lor. Şi trebuie să meargă pe această cale, deoarece ea, femeia-pilot ce survola mândră Viena, le-a făcut militarilor o altă promisiune. Va fi aici şi la 100 de ani, să le ceară socoteală, dacă vor greşi.

Aproape de absolvirea unui centenar de pasiune pentru zbor, Mariana Drăgescu se ridică greu din pat. Nu mai poate însoţi destăinuirea unui destin cu gesturi altădată ample. Dar ochii sunt la fel de vii ca în momentele întâlnirii cu Antoine de Saint-Exupery sau în clipele de acţiune alături de Virginia Duţescu, Nadia Russo, Marina Stirbey şi Irina Burnaia. Nu poţi să nu te însufleţeşti alături de exemplul dăruirii de sine.

E bine, e moral, e chiar util să ne aducem aminte. Mariana Drăgescu a împlinit 98 de ani. O viaţă dedicată cerului, camarazilor şi zborului. Pentru toate acestea, mulţumim! Şi... *La Mulţi Ani!*

Căpitan MIRCEA BARAC

Societatea actuală este sufocată, practic, de diferite trenduri, fie sociale, fie comportamentale. Pot fi identificate trenduri privind moda, limbajul, trenduri muzicale etc.

În sistemul militar, de exemplu, la nivelul vocabularului, se află în trend o serie de cuvinte. Unul dintre acestea, însă, pare a fi cu adevărat la modă, şi anume, noţiunea de coeziune. Nu coeziunea a două materiale, ci coeziunea grupului, ca noţiune psihologică, mai exact. Urmează, probabil, să intre în vocabular noţiunile de sintalitate şi sinergie. Pentru moment, însă, ne limităm la ce avem. Şi avem coeziune. Pentru că orice succes are, la capitolul explicaţii, nivelul de coeziune al grupului, greutăţile, de orice natură, sunt depăşite datorită nivelului de coeziune al grupului. Chiar şi insuccesele sunt puse pe seama... lipsei de coeziune. Transformarea şi profesionalizarea sistemului militar se află, de asemenea, în strânsă legătură cu nivelul de coeziune. Ba şi tehnica funcţionează de multe ori pe baza coeziunii colectivului.

S-au desfiinţat funcţii, s-au redimensionat structuri, însă sarcinile au rămas aceleaşi. Cum e posibil să mai existe performanţă în aceste condiţii? Coeziunea grupului reprezintă o explicaţie. La nivelul unităţilor luptătoare aproape că nu găseşti persoană – militar sau angajat civil – care să nu "beneficieze" de cumul de funcţii. Fiecare după puteri. Una, două sau chiar trei funcţii prin cumul. Intervin relaţiile informale, parte a procesului de coeziune, sau o altă explicaţie când vine vorba de bunul mers al lucrurilor în sistemul militar. Eşti tehnic de bord, nu strică să te ocupi şi de protecţia informaţiilor. A ieşit la pensie finanţistul, cineva trebuie să se ocupe de acest aspect, că funcţiile sunt blocate, nu se fac angajări. Nu, aceste sarcini nu se plătesc, însă cine greşeşte e bun de plată. Chiar dacă omul respectiv nu are pregătirea sau experienţa necesare în domeniul care i-a fost hărăzit de sorţi prin cumul. "Trebuie să ne ajutăm reciproc", este deviza sub care oamenii încep şi încheie ziua de lucru, dovadă indubitabilă a coeziunii la nivel de grup. Existenţa entităţii militare în ansamblul său pare dependentă de coeziune şi de relaţiile informale.

Sigur, nu e nimic rău în existenţa coeziunii la nivel de grup, ba dimpotrivă. Există o serie de cercetări ştiinţifice care demonstrează beneficiile în raport cu performanţa în cadrul unui grup coeziv. Însă, până la un punct. Studiile sociologice susţin faptul că relaţia dintre coeziune si performanţă nu este uniformă în condiţiile existenţei constante a coeziunii. Coeziunea ridicată creşte productivitatea până la un anumit nivel, după care devine disfuncţională, reducând productivitatea grupului.

La polul opus al jargonului militar contemporan se află noţiunea de motivaţie, un concept stigmatizat în ultima perioadă. Acest cuvânt se pronunţă şoptit, a devenit subiect de bancuri, a căzut în desuetitudine totală, nu se află deloc într-un trend pozitiv. Acelaşi trend şi la nivelul relaţiilor formale. Acestea sunt bune, au rolul lor, dar prea birocratice, întârzie lucrurile nepermis de mult etc.

În concluzie, raportul între noţiuni precum coeziune, relaţii informale, versus noţiuni precum motivaţie, relaţii formale se află departe de parametri optimi. Din fericire, coeziunea de la serviciu rezolvă bună parte din problemele sistemului, din păcate însă, nu este direct proporţională cu coeziunea... socială a individului. Este un motiv pentru care oamenii speră nu neapărat la o schimbare de trend la nivelul acestor noţiuni, ci la o echilibrare, la o intrare în normal ... ASAP – as soon as possible.

Soldaţii şi gradaţii voluntari vor beneficia de uniformă de oraş

În data de 1 septembrie a.c., a avut loc prezentarea uniformelor de oraş pentru soldaţii şi gradaţii voluntari din Armata României, activitate desfăşurată la sediul Regimentului 30 Gardă *Mihai Viteazul*.

Noua ţinută este rezultatul unui program-pilot desfăşurat de specialişti din cadrul Ministerului Apărării Naţionale şi corespunde cerinţelor de echipare ale respectivei categorii de militari. Soldaţii şi gradaţii voluntari din Regimentul 30 Gardă sunt primii care beneficiază de echiparea cu această ţinută, urmând ca uniforma de oraş să fie introdusă gradual în norma de echipare a acestei categorii de personal, începând cu anul 2011.

Corpul soldaţilor şi gradaţilor voluntari nu dispunea până acum de o uniformă reprezentativă, care să poată fi purtată în afara orelor de instrucţie, la fel ca celelalte categorii de militari, respectiv ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri.

Pentru sezonul cald, ţinuta de oraş a soldaţilor şi gradaţilor voluntari se compune din: bonetă, costum din stofă kaki (veston cu doi pantaloni, respectiv veston cu pantalon şi fustă pentru femei), centură/curea, cămaşă cu epoleţi, cravată, pantofi, şosete. Pentru sezonul rece, se adaugă scurta cu misadă, beretă, ghete şi mănuşi.

Costurile uniformelor de oraş care vor intra în dotarea soldaţilor şi gradaţilor voluntari vor fi – ca şi în cazul echipării ofiţerilor, maiştrilor militari şi subofiţerilor – rezultatul desfăşurării procedurilor concurenţiale de achiziţie publică, derulate în mod transparent, în conformitate cu legislaţia în domeniu.

"O uniformă distinctă care să reprezinte soldaţii şi gradaţii voluntari se alătură acelor măsuri menite să consolideze statutul acestei categorii de personal, să le sporească drepturile, să-i menţină în sistem până la 45 de ani şi să le asigure drepturi echivalente cu celelalte categorii de personal alături de care îşi desfăşoară activitatea", a subliniat ministrul apărării naţionale, Gabriel OPREA.

Statutul soldaţilor şi gradaţilor voluntari, adoptat prin Legea nr. 384/2006, a fost completat şi modificat în anul 2010, prin adoptarea Legii nr. 51, prin care s-au adus o serie de îmbunătăţiri, din care amintim: soldaţii şi gradaţii voluntari vor putea activa în sistemul militar până la 45 de ani, faţă de 40 de ani; vechimea în serviciu, în calitate de soldat sau gradat voluntar, este considerată vechime în serviciul militar şi va fi luată în calcul la stabilirea pensiei; soldaţii şi gradaţii voluntari beneficiază de încadrarea în condiţii deosebite, conform legislaţiei aplicabile cadrelor militare în activitate; soldaţii şi gradaţii voluntari trecuţi în rezervă sau scoşi din evidenţele militare vor beneficia gratuit de asistenţă medicală şi medicamente, potrivit prevederilor similare statutului cadrelor militare.

Cătălin OVREIU

Adrian SULTĂNOIU